

NEXDEV | DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE HAUT RICHELIEU

Suivi sonore -
Aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu

**RAPPORT DE SYNTHÈSE
(JUN À OCTOBRE 2025)**
Émission finale



Préparé pour :
NEXDEV | Dév. Économique Haut Richelieu

Préparé par : Thibaud Gaillard, techn. | Acoustique

Approuvé par :
Loïc Sauvageot, ing., M.Sc.A.

Le 21 janvier 2026

N/Réf. : 158600764-400-BR-R-0006-0

Registre d'approbation

*Les conclusions du Rapport, intitulé **Suivi sonore - Aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu**, reflètent l'opinion professionnelle de Stantec au moment de la rédaction du Rapport et concernent la portée du mandat décrite dans le Rapport. Les opinions contenues dans ce document sont basées sur les conditions et les informations existantes au moment de la publication du document et ne tiennent compte d'aucune modification ultérieure. Le Rapport ne concerne que le projet pour lequel les services de Stantec ont été retenus et l'objectif énoncé pour lequel le Rapport a été préparé. Le Rapport ne doit pas être utilisé afin de modifier ou de prolonger le projet, ou à tout autre fin ou projet, et toute utilisation non autorisée par quiconque est aux risques de ce dernier.*

Stantec a présumé que toutes les informations reçues de NexDev - Développement économique Haut-Richelieu (le « Client ») et de tierces parties pour la préparation du Rapport sont exactes. Bien que Stantec ait exercé un jugement et une diligence raisonnable dans l'utilisation de ces informations, Stantec n'assume aucune responsabilité quant aux conséquences découlant d'omissions ou d'erreurs qui pourraient être incluses dans lesdites informations.

Ce Rapport est destiné à l'usage exclusif du Client, en conformité avec le contrat conclu entre Stantec et le Client. Bien que le Rapport puisse être remis aux autorités compétentes applicables et autres parties envers lesquelles le Client est responsable, Stantec ne garantit les services à aucune tierce partie. Aucune autre partie ne pourra avoir recours au rapport sans le consentement exprès de Stantec, lequel sera accordé à l'entière discrétion de Stantec.

Préparé par :



Thibaud Gaillard, techn.
Acoustique

Approuvé par :

Loic Sauvageot, ing., M.Sc.A.,
N° de membre OIQ : 5031949
Chef d'équipe - Acoustique

REGISTRE DES RÉVISIONS ET ÉMISSIONS		
N° de révision	Date	Description de la modification et/ou de l'émission
0	21/01/2026	Émission finale



Table des matières

1.0	INTRODUCTION	1.1
2.0	ÉQUIPEMENT ET INDICES UTILISÉS	2.1
2.1	ÉQUIPEMENT.....	2.1
2.2	NIVEAUX SONORES ET INDICES D'ÉVALUATION	2.1
3.0	RÉSULTATS MENSUELS DU SUIVI SONORE	3.1
4.0	VARIABILITÉ JOURNALIÈRE DES NIVEAUX SONORES	4.1
4.1	POINT RÉCEPTEUR P1	4.1
4.2	POINT RÉCEPTEUR P2	4.1
5.0	DISCUSSION	5.1
6.0	CONCLUSION	6.1

LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Emplacement des points récepteurs dans le voisinage de l'aéroport	1.1
------------	---	-----

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 :	Niveaux sonores mensuels moyens du 10 juin au 31 octobre 2025 aux points récepteurs P1 et P2 (dBA).....	3.2
Tableau 2 :	Mouvements mensuels à l'aéroport et nombre maximal de mouvements	3.2



1.0 INTRODUCTION

Le présent document constitue le rapport de synthèse des suivis sonores réalisés par Stantec Experts-conseils ltée entre les 10 juin et 31 octobre 2025 à l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu (CYJN). Les suivis sonores ont été réalisés à deux points récepteurs, tel que précisé et indiqué à la Figure 1.

- Point récepteur P1 : Placé dans le secteur de la rue Ravel, dans le quartier Saint-Eugène. Ce point est situé à proximité de la trajectoire des circuits effectués à l'aéroport à partir des pistes 11-29. Les suivis sonores y ont été effectués du 10 juin au 31 octobre 2025.
- Point récepteur P2 : Placé dans le secteur de la rue du Village-Suisse, dans le quartier Saint-Edmond. Ce point est situé dans le prolongement de la piste 11-29. Les suivis sonores y ont été effectués du 17 juin au 31 octobre 2025.

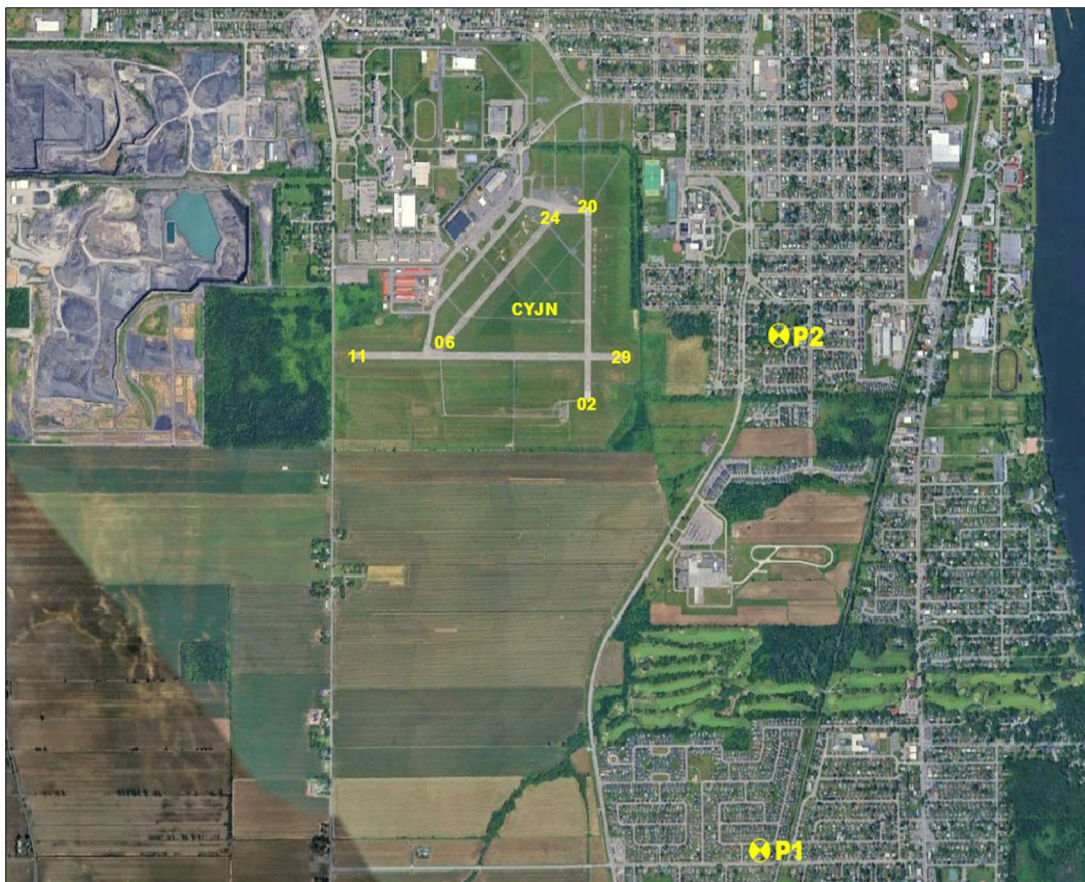


Figure 1 : Emplacement des points récepteurs dans le voisinage de l'aéroport



2.0 ÉQUIPEMENT ET INDICES UTILISÉS

2.1 ÉQUIPEMENT

Le matériel utilisé pour le suivi sonore était de Classe 1, conformément aux spécifications des publications CEI 61672-1¹, de la Commission électrotechnique internationale, (CEI), pour les sonomètres, ainsi qu'à la publication CEI 60942² pour les calibreurs acoustiques. Les équipements étaient positionnés à une hauteur comprise entre 1,5 m et 2 m, à distance de toute surface réfléchissante pouvant influencer les résultats. Les sonomètres ont été régulièrement étalonnés durant la période de mesures avec un intervalle maximal de deux semaines afin de vérifier si la déviation constatée entre deux lectures de calibration demeurait inférieure à 0,5 dB. De plus, les instruments de mesure sont régulièrement étalonnés par un laboratoire indépendant. La liste du matériel utilisé est la suivante :

- Sonomètre 01dB Cube (N/S 12302);
- Sonomètre 01dB Cube (N/S 14520);
- Calibreur acoustique Larson Davis CAL200 (N/S 12003).

2.2 NIVEAUX SONORES ET INDICES D'ÉVALUATION

Les niveaux sonores et les indices d'évaluation utilisés pour caractériser le bruit des aéronefs sont calculés sur une période de 24 heures consécutives. En l'occurrence, les niveaux sonores et les indices suivants sont utilisés dans les analyses :

- $L_{Aeq,24h}$: Le niveau sonore équivalent 24 heures correspond au niveau sonore « moyen » mesuré sur une période de 24 heures, incluant toutes les sources de bruit du secteur. Ce niveau correspond au niveau de bruit ambiant existant aux points récepteurs sans aucun traitement de données;
- L_{dn} : Le niveau sonore L_{dn} est similaire au niveau $L_{Aeq,24h}$, mais inclut une pénalité de 10 dBA pour la nuit, entre 22 h et 7 h. Il est donc systématiquement égal ou supérieur au niveau $L_{Aeq,24h}$. En pratique, plus le niveau L_{dn} est proche du niveau $L_{Aeq,24h}$, moins les événements sonores nocturnes contribuent au climat sonore;
- $L_{dn,aéronefs}$: Ce niveau sonore est similaire au niveau L_{dn} , mais il ne prend en considération que la contribution sonore des aéronefs survolant les points récepteurs avec la pénalité pour les événements nocturnes. Ce niveau est l'indice de référence utilisé aux États-Unis pour qualifier le climat sonore dans le voisinage d'un aéroport. En pratique, plus le niveau $L_{dn,aéronefs}$ est proche du niveau L_{dn} , plus les survols d'aéronefs contribuent au climat sonore du secteur.

¹ Norme internationale CEI 61672-1 « Electroacoustique - Sonomètres - Partie 1 : Spécifications ».

² Norme internationale CEI 60942 « Electroacoustique - Calibreurs Acoustiques ».



Équipement et indices utilisés

Les équipements utilisés pour le suivi sonore mesurent directement les niveaux sonores $L_{Aeq,24h}$ et L_{dn} . De plus, ils détectent automatiquement les survols d'aéronefs; ce qui permet de déterminer les niveaux sonores et les indices spécifiques aux aéronefs ($L_{dn,aéronefs}$) à l'aide d'un post-traitement. Compte tenu que le niveau sonore $L_{dn,aéronefs}$ inclut des pénalités pour les mouvements nocturnes, une vérification audio est effectuée dans le cas d'une détection d'aéronefs entre 22 h et 7 h.



3.0 RÉSULTATS MENSUELS DU SUIVI SONORE

Les résultats mensuels des relevés sonores sont présentés aux Tableaux 1 et 2. Le Tableau 1 présente les niveaux sonores moyens pour chacun des mois de suivi, alors que le Tableau 2 présente le nombre de mouvements moyens à l'aéroport et les principales pistes utilisées au cours du mois. Les résultats sont résumés ci-dessous :

Point P1 : Quartier Saint-Eugène

- Le bruit ambiant global mensuel a peu varié ($L_{Aeq,24h}$ et L_{dn} moyens), à l'exception du mois d'août pour lequel une augmentation du bruit ambiant, entre autres, en période de soir et de nuit, a été constatée (probablement attribuable à une augmentation du bruit provenant d'activités de voisinage et d'équipements mécaniques, tels que des thermopompes résidentielles ou de piscine).
- Le bruit provenant des aéronefs est constant à 41 dBA ($L_{dn,aéronefs}$), à l'exception du mois de juin pour lequel le niveau $L_{dn,aéronefs}$ a été influencé à la hausse par deux journées (12 et 17 juin) durant lesquelles des avions militaires ont survolé le quartier.
- Le bruit provenant des aéronefs dans ce quartier semble peu varier selon la piste empruntée.
- Le soir et la nuit, lorsque le bruit ambiant global baisse, des avions de ligne à l'arrivée ou en provenance de l'aéroport YUL devenaient audibles.
- De manière générale, hormis quelques événements significatifs, tels que les passages d'avions militaires au mois de juin, il est constaté que les survols d'aéronefs contribuent au climat sonore du quartier, mais ne dominent pas celui-ci.
- Le niveau $L_{dn,aéronefs}$ moyen de 41 dBA correspond à un niveau NEF (indice de référence de Transports Canada) inférieur à 20.

Point P2 : Quartier Saint-Edmond

- Le bruit ambiant global varie peu ($L_{Aeq,24h}$ et L_{dn} moyens), à l'exception du mois d'août durant lequel une augmentation du bruit ambiant, notamment en période de soir et de nuit, a été constatée (probablement attribuable à une augmentation du bruit provenant d'activités de voisinage et d'équipements mécaniques, tels que des thermopompes résidentielles ou de piscine).
- Le bruit provenant des aéronefs ($L_{dn,aéronefs}$) est nettement influencé selon les pistes utilisées. De manière générale, on constate une augmentation de l'ordre de 3 dBA mensuellement lorsque les pistes 11-29-60 sont utilisées quasi exclusivement (de mi-juillet à fin août) comparativement aux mois où l'utilisation des pistes est plus variée.
- Le niveau $L_{dn,aéronefs}$ moyen de 46 à 49 dBA correspond à un niveau NEF légèrement inférieur à 20.



Résultats mensuels du niveau sonore

Tableau 1 : Niveaux sonores mensuels moyens du 10 juin au 31 octobre 2025 aux points récepteurs P1 et P2 (dBA)

Mois	Point récepteur P1		
	LAeq,24h	Ldn	Ldn,aéronefs
Juin	54	56	52
Juillet	50	56	41
Août	54	62	41
Septembre	51	57	41
Octobre	48	54	41

Mois	Point récepteur P2		
	LAeq,24h	Ldn	Ldn,aéronefs
Juin	52	54	49
Juillet	51	54	47
Août	54	60	49
Septembre	52	57	46
Octobre	51	53	46

Tableau 2 : Mouvements mensuels à l'aéroport et nombre maximal de mouvements (sans planeurs et sans montgolfières)

Mois	Nombre de mouvements journaliers moyens	Nombre total de mouvements*	Nombre maximal de mouvements journaliers	Pourcentage d'utilisation des pistes		
				11/29/60	02/20	06/24/autres
Juin	196	5 885	484	63 %	26 %	11 %
Juillet	283	8 778	611	83 %	12 %	5 %
Août	186	5 775	548	90 %	<1 %	10 %
Septembre	206	6 170	429	63 %	21 %	16 %
Octobre	185	5 743	315	55 %	30 %	15 %

Note : * Des données sont manquantes pour certaines journées. Ainsi, le nombre de mouvements mensuels a été estimé à partir du nombre de mouvements journaliers calculé



4.0 VARIABILITÉ JOURNALIÈRE DES NIVEAUX SONORES

Les résultats détaillés des suivis mensuels sont présentés à l'Annexe A sous forme de tableaux pour les points récepteurs P1 et P2. Les paragraphes suivants discutent de la variabilité des niveaux sonores aux deux points de mesure.

4.1 POINT RÉCEPTEUR P1

Les niveaux sonores journaliers $L_{dn,aéronefs}$ au point récepteur P1, présentés à l'Annexe A, montrent que ces niveaux semblent peu sensibles aux pistes utilisées, mais qu'ils sont davantage influencés par le nombre total de mouvement d'aéronefs.

Également, en observant la différence entre le niveau L_{dn} global qui inclut toutes les sources de bruit de l'environnement et le niveau $L_{dn,aéronefs}$, on constate une différence souvent de l'ordre de 10 dBA ou plus en faveur du L_{dn} global. Cela indique que les passages d'aéronefs contribuent au climat sonore du secteur, mais qu'ils ne sont pas nécessairement la principale source de bruit dans le quartier, à l'exception de quelques journées.

Finalement, les niveaux $L_{dn,aéronefs}$ n'ont pas dépassé le niveau de 50 dBA, à l'exception de trois journées au cours du mois de juin, correspondant à des survols d'avions militaires. En termes de gêne sonore, le niveau de 55 dBA est généralement considéré comme une limite à partir de laquelle la gêne devient significative.

4.2 POINT RÉCEPTEUR P2

Les tableaux de l'Annexe A montrent que les niveaux sonores $L_{dn,aéronefs}$ les plus élevés ne correspondent pas nécessairement aux journées les plus achalandées à l'aéroport. En effet, on constate que certaines journées, avec plus de 550 mouvements, génèrent un niveau $L_{dn,aéronefs}$ de moins de 50 dBA au point récepteur P2, comparativement à certaines journées de moins de 300 mouvements générant des niveaux sonores $L_{dn,aéronefs}$ supérieurs à 50 dBA.

Les données détaillées des relevés sonores permettent de constater que les mouvements d'aéronefs de certaines journées génèrent des niveaux sonores à ce point de mesure nettement plus élevées que d'autres. Afin d'illustrer ces résultats, l'Annexe B présente les graphiques des détaillés des relevés sonores du 18 et du 27 août 2025. Pour ces deux journées, le nombre de mouvement était similaire, soit 293, le 18 août, et 283, le 27 août.



Les résultats font ressortir les éléments suivants :

- Le 18 août, plus de 50 évènements distincts, correspondant à des survols d'aéronefs, ont dépassé un niveau sonore de 70 dBA ($L_{Aeq,5s}$);
- Le 27 août, environ 15 évènements distincts, correspondant à des survols d'aéronefs, ont dépassé un niveau sonore de 70 dBA ($L_{Aeq,5s}$);
- Le 18 août, 250 mouvements sur 293 au total ont été réalisés sur la piste 11, alors que le 27 août, 256 mouvements sur 283 ont été réalisés sur la piste 29;
- Le 18 août, le niveau $L_{dn,aéronefs}$ était de 54 dBA au point récepteur P2, alors qu'il était de 49 dBA à ce même point récepteur le 27 août;
- Lorsque les aéronefs utilisent la piste 11, ils sont en phase de décollage au survol du quartier Saint-Edmond comparativement à une phase d'approche lors de l'utilisation de la piste 29.

Ainsi, il est constaté que, pour que le niveau $L_{dn,aéronefs}$ dépasse 50 dBA, plusieurs critères doivent être réunis, soit un nombre de mouvements généralement supérieurs à 250 et l'utilisation de la piste 11 en phase de décollage. Les journées dépassant 50 dBA ($L_{dn,aéronefs}$) représentent entre 15 et 20 % des journées des mois de juin à octobre 2025, qui correspondent également aux mois les plus achalandés de l'année.

À noter que seules quelques journées ont dépassé le seuil de 55 dBA au point de mesure. Toutefois, le point récepteur était proche de l'axe de la piste 11-29, mais pas exactement en dessous. On peut donc s'attendre à ce que les niveaux sonores perçus aux résidences situées immédiatement sous l'axe de cette piste soient légèrement plus élevés qu'au point de mesure.



5.0 DISCUSSION

Les relevés sonores réalisés entre les mois de juin et d'octobre 2025 l'ont été lors de la période de l'année la plus achalandée à l'aéroport. Ils sont donc représentatifs des activités susceptibles de générer des niveaux sonores plus élevés comparativement au reste de l'année.

Les positions des points récepteurs ont été sélectionnées, entre autres, selon la localisation des plaintes de bruit transmises à l'aéroport. En l'occurrence, les relevés ont démontré que :

- Dans le quartier Saint-Eugène, le bruit généré par les aéronefs contribue au climat sonore, mais ne semble pas être la principale source de bruit du secteur.
- Dans le quartier Saint-Edmond, le bruit généré par les aéronefs est variable selon le nombre de mouvements et la piste utilisée.

Pour le quartier Saint-Edmond, il a été constaté que, pour que les niveaux sonores dépassent 50 dBA ($L_{dn,aéronefs}$), environ 250 mouvements ou plus doivent être réalisés sur la piste 11. En effet, ce niveau de 50 dBA n'est que rarement dépassé dans les autres cas de figure. Une avenue envisageable serait de limiter le nombre de décollages sur la piste 11, afin de limiter les niveaux sonores dans ce secteur.

Finalement, les journées où le seuil de 55 dBA ($L_{dn,aéronefs}$) a été égalé ou dépassé ont été rares. Tel que mentionné à la section précédente, ce seuil est généralement la limite à partir de laquelle la gêne liée aux mouvements d'aéronefs devient significative. Ce seuil correspond approximativement à un niveau NEF compris entre 20 et 25. Toutefois, compte tenu que le point de mesure n'était pas directement sous l'axe de la piste 11-29, mais qu'il était décalé d'environ 150 m, il est probable que quelques résidences situées directement sous l'axe de la piste perçoivent des niveaux sonores de l'ordre de 55 dBA ($L_{dn,aéronefs}$).



6.0 CONCLUSION

Le présent rapport fait état des suivis sonores réalisés entre les mois de juin et d'octobre 2025 à deux points récepteurs (P1 et P2) dans le voisinage de l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu (CYJN). Le point P1 était placé dans le quartier Saint-Eugène, tandis que le point P2 l'était dans le quartier Saint-Edmond.

Les relevés sonores ont montré que, dans le quartier Saint-Eugène, les niveaux sonores attribuables aux survols d'aéronefs demeuraient généralement sous les 50 dBA, alors que dans le quartier Saint-Edmond, ils pouvaient dépasser 50 dBA, mais que le seuil de 55 dBA n'était que rarement dépassé.

Alors que dans le quartier Saint-Eugène (point récepteur P1), l'utilisation des pistes ne semble pas impacter clairement les niveaux sonores, l'utilisation de la piste 11 au décollage impacte significativement les niveaux sonores dans le quartier Saint-Edmond (point récepteur P2). En effet, il a été constaté qu'il existe une forte probabilité que les niveaux sonores dépassent 50 dBA dans le quartier Saint-Edmond lorsque la piste 11 est utilisée et que plus de 250 mouvements sont réalisés sur cette piste.

Il est à noter que les résultats présentés dans ce rapport sont le reflet des suivis sonores réalisés entre les mois de juin et d'octobre 2025 aux deux points récepteurs (P1 et P2) et qu'il est possible que les résultats présentés puissent être différents en étant réalisés à un emplacement différent ou à une période différente.



ANNEXE A
Résultats détaillés des suivis sonores
(Juin à octobre 2025)



ANNEXE A

Résultats détaillés des suivis sonores (Juin à octobre 2025)

Résultat du suivi sonore du mois de juin 2025

Jour	Point récepteur P1				Jour	Point récepteur P2				Nombre de mouvements	Principales pistes utilisées
	L _{Aeq,24h}	L _{dn}	L _{dn,aéronefs}	NEF		L _{Aeq,24h}	L _{dn}	L _{dn,aéronefs}	NEF		
1	---	---	---	---	1	---	---	---	---	---	---
2	---	---	---	---	2	---	---	---	---	---	---
3	---	---	---	---	3	---	---	---	---	---	---
4	---	---	---	---	4	---	---	---	---	---	---
5	---	---	---	---	5	---	---	---	---	---	---
6	---	---	---	---	6	---	---	---	---	---	---
7	---	---	---	---	7	---	---	---	---	---	---
8	---	---	---	---	8	---	---	---	---	---	---
9	---	---	---	---	9	---	---	---	---	---	---
10	51	56	39	<20	10	---	---	---	---	48	02/20 (46 %)
11	52	54	45	<20	11	---	---	---	---	260	11/29/60 (94 %)
12	60	61	61	25	12	---	---	---	---	146	11/29/60 (96 %)
13	47	51	42	<20	13	---	---	---	---	484	11/29/60 (77 %)
14	49	54	46	<20	14	---	---	---	---	103	11/29/60 (82 %)
15	52	55	51	20	15	---	---	---	---	190	11/29/60 (74 %)
16	52	56	48	<20	16	---	---	---	---	267	02/20 (51 %)
17	62	62	62	27	17	55	56	55	<20	215	02/20 (90 %)
18	49	51	43	<20	18	45	50	41	<20	141	11/29/60 (65 %)
19	54	58	24	<20	19	52	54	37	<20	5	02/20 (40 %)
20	49	52	38	<20	20	---	---	---	---	37	11/29/60 (89 %)
21	48	51	43	<20	21	---	---	---	---	379	11/29/60 (85 %)
22	50	57	45	<20	22	---	---	---	---	102	11/29/60 (94 %)
23	49	54	43	<20	23	---	---	---	---	127	02/20 (83 %)
24	50	57	44	<20	24	48	52	41	<20	137	11/29/60 (96 %)
25	52	54	46	<20	25	51	54	49	<20	315	11/29/60 (86 %)
26	51	56	46	<20	26	55	56	47	<20	366	06/24/autre (68 %)
27	52	54	46	<20	27	52	55	50	<20	308	11/29/60 (50 %)
28	---	---	---	---	28	52	56	43	<20	37	02/20 (70 %)
29	49	55	42	<20	29	47	53	42	<20	91	11/29/60 (93 %)
30	50	55	46	<20	30	51	55	50	<20	364	02/20 (78 %)
Moy.	54	56	52	---	Moy.	52	54	49	---	196	---
---	Données manquantes										



Résultat du suivi sonore du mois de juillet 2025

Jour	Point récepteur P1				Jour	Point récepteur P2				Nombre de mouvements	Principale piste utilisée
	L _{Aeq,24h}	L _{dn}	L _{dn,aéronefs}	NEF		L _{Aeq,24h}	L _{dn}	L _{dn,aéronefs}	NEF		
1	51	57	26	< 20	1	48	55	28	< 20	21	11/29/60 (67 %)
2	48	51	43	< 20	2	55	56	47	< 20	460	11/29/60 (97 %)
3	49	55	43	< 20	3	46	50	42	< 20	418	11/29/60 (99 %)
4	49	54	43	< 20	4	49	52	48	< 20	562	11/29/60 (88 %)
5	49	53	44	< 20	5	46	51	41	< 20	272	02/20 (92 %)
6	50	54	38	< 20	6	44	49	38	< 20	42	02/20 (60 %)
7	52	60	40	< 20	7	48	51	42	< 20	137	11/29/60 (66 %)
8	50	57	44	< 20	8	54	56	55	21	487	11/29/60 (92 %)
9	48	51	43	< 20	9	50	53	48	< 20	584	11/29/60 (89 %)
10	49	54	43	< 20	10	52	53	50	< 20	260	11/29/60 (92 %)
11	49	53	41	< 20	11	47	51	40	< 20	436	11/29/60 (98 %)
12	49	53	40	< 20	12	51	54	51	20	253	11/29/60 (53 %)
13	52	58	37	< 20	13	50	53	34	< 20	10	02/20 (60 %)
14	49	53	41	< 20	14	50	54	49	< 20	277	11/29/60 (94 %)
15	49	55	44	< 20	15	52	54	44	< 20	448	11/29/60 (92 %)
16	48	52	43	< 20	16	48	53	42	< 20	285	11/29/60 (79 %)
17	52	55	35	< 20	17	50	54	38	< 20	49	11/29/60 (49 %)
18	48	53	42	< 20	18	49	53	45	< 20	445	11/29/60 (97 %)
19	52	55	41	< 20	19	54	57	49	20	329	02/20 (59 %)
20	47	52	33	< 20	20	48	54	37	< 20	45	11/29/60 (84 %)
21	47	51	42	< 20	21	48	53	41	< 20	339	02/20 (83 %)
22	50	56	43	< 20	22	51	55	49	< 20	575	11/29/60 (97 %)
23	49	54	41	< 20	23	51	55	50	< 20	611	11/29/60 (98 %)
24	51	58	41	< 20	24	48	53	45	< 20	163	02/20 (79 %)
25	52	59	39	< 20	25	49	55	44	< 20	38	11/29/60 (74 %)
26	52	58	37	< 20	26	55	57	49	< 20	68	11/29/60 (76 %)
27	50	57	37	< 20	27	48	54	43	< 20	32	11/29/60 (71 %)
28	51	58	41	< 20	28	51	56	48	< 20	---	---
29	51	59	40	< 20	29	50	55	47	< 20	---	---
30	52	58	40	< 20	30	54	58	48	< 20	---	---
31	50	57	42	< 20	31	54	57	52	< 20	---	---
Moy.	50	56	41	---	Moy.	51	54	47	---	283	---
---	Données manquantes										



Résultat du suivi sonore du mois d'août 2025

Jour	Point récepteur P1				Jour	Point récepteur P2				Nombre de mouvements	Principale piste utilisée
	L _{Aeq,24h}	L _{dn}	L _{dn,aéronefs}	NEF		L _{Aeq,24h}	L _{dn}	L _{dn,aéronefs}	NEF		
1	58	66	46	<20	1	54	56	53	<20	349	11/29/60 (95 %)
2	52	58	39	<20	2	49	55	42	<20	146	11/29/60 (95 %)
3	53	61	36	<20	3	49	56	40	<20	38	11/29/60 (84 %)
4	53	61	43	<20	4	52	58	49	<20	233	11/29/60 (99 %)
5	53	60	39	<20	5	58	61	53	<20	548	11/29/60 (99 %)
6	54	60	47	<20	6	55	59	52	<20	493	11/29/60 (96 %)
7	55	62	43	<20	7	51	58	46	<20	396	11/29/60 (96 %)
8	55	64	39	<20	8	52	60	46	<20	156	11/29/60 (92 %)
9	57	65	41	<20	9	52	60	46	<20	103	11/29/60 (53 %)
10	51	68	40	<20	10	51	60	45	<20	88	11/29/60 (57 %)
11	50	68	38	<20	11	51	61	44	<20	88	11/29/60 (54 %)
12	57	66	40	<20	12	54	63	48	<20	148	11/29/60 (57 %)
13	54	61	40	<20	13	56	63	49	<20	154	11/29/60 (78 %)
14	50	63	42	<20	14	56	63	53	<20	279	11/29/60 (84 %)
15	53	59	40	<20	15	55	61	50	<20	245	11/29/60 (81 %)
16	52	60	33	<20	16	53	61	41	<20	218	11/29/60 (73 %)
17	52	60	21	<20	17	53	61	33	<20	7	11/29/60 (86 %)
18	51	57	48	<20	18	54	58	54	<20	293	11/29/60 (96 %)
19	53	59	44	<20	19	55	59	52	<20	249	11/29/60 (92 %)
20	55	61	36	<20	20	52	59	47	<20	114	11/29/60 (80 %)
21	54	61	42	<20	21	55	60	52	<20	354	11/29/60 (92 %)
22	57	61	36	<20	22	53	60	44	<20	215	11/29/60 (86 %)
23	53	61	38	<20	23	54	61	48	<20	132	11/29/60 (97 %)
24	53	62	29	<20	24	55	63	42	<20	12	11/29/60 (92 %)
25	53	61	41	<20	25	54	63	44	<20	2	N/D
26	51	58	44	<20	26	53	60	47	<20	154	11/29/60 (79 %)
27	50	55	45	<20	27	52	57	49	<20	283	11/29/60 (91 %)
28	49	56	18	<20	28	51	56	42	<20	38	11/29/60 (58 %)
29	51	59	32	<20	29	53	60	42	<20	24	11/29/60 (63 %)
30	50	57	25	<20	30	51	57	38	<20	2	Autre (100 %)
31	54	55	37	<20	31	52	58	47	<20	214	11/29/60 (94 %)
Moy.	54	62	41	---	Moy.	54	60	49	---	186	---



Résultat du suivi sonore du mois de septembre 2025

Jour	Point récepteur P1				Jour	Point récepteur P2				Nombre de mouvements	Principale piste utilisée
	L _{Aeq,24h}	L _{dn}	L _{dn,aéronefs}	NEF		L _{Aeq,24h}	L _{dn}	L _{dn,aéronefs}	NEF		
1	53	58	40	<20	1	52	59	47	<20	129	11/29/60 (76 %)
2	50	59	43	<20	2	53	60	41	<20	250	11/29/60 (76 %)
3	52	60	40	<20	3	53	59	49	<20	221	11/29/60 (68 %)
4	57	61	40	<20	4	53	60	48	<20	125	02/20 (77 %)
5	53	61	46	<20	5	57	62	45	<20	168	02/20 (79 %)
6	51	58	24	<20	6	52	59	44	<20	6	06/24/autre (100 %)
7	49	55	43	<20	7	50	56	44	<20	73	11/29/60 (53 %)
8	51	55	39	<20	8	54	56	42	<20	277	11/29/60 (93 %)
9	49	56	43	<20	9	50	55	45	<20	213	11/29/60 (51 %)
10	51	56	42	<20	10	52	56	50	<20	291	11/29/60 (46 %)
11	54	59	31	<20	11	52	57	47	<20	223	02/20 (81 %)
12	48	53	40	<20	12	55	57	52	<20	N/D	N/D
13	50	55	39	<20	13	49	55	41	<20	369	11/29/60 (89 %)
14	49	56	41	<20	14	50	57	40	<20	160	11/29/60 (88 %)
15	48	56	41	<20	15	53	57	44	<20	271	11/29/60 (73 %)
16	49	55	38	<20	16	52	56	50	<20	252	06/24/autre (52 %)
17	48	55	39	<20	17	50	57	40	<20	200	06/24/autre (54 %)
18	50	57	40	<20	18	50	57	41	<20	310	11/29/60 (61 %)
19	51	55	41	<20	19	51	57	44	<20	298	11/29/60 (71 %)
20	50	55	41	<20	20	48	54	44	<20	375	11/29/60 (96 %)
21	48	51	44	<20	21	49	53	44	<20	131	02/20 (83 %)
22	50	56	43	<20	22	52	57	44	<20	236	02/20 (96 %)
23	48	55	0	0	23	50	57	0	0	0	N/D
24	48	54	28	<20	24	49	56	38	<20	127	06/24/autre (89 %)
25	49	56	36	<20	25	50	57	27	<20	6	11/29/60 (100 %)
26	48	53	32	<20	26	49	56	39	<20	81	11/29/60 (89 %)
27	50	56	47	<20	27	55	58	53	<20	429	11/29/60 (89 %)
28	52	54	40	<20	28	50	56	41	<20	215	11/29/60 (92 %)
29	47	52	40	<20	29	53	55	45	<20	279	11/29/60 (84 %)
30	48	55	33	<20	30	55	57	45	<20	246	06/24/autre (67 %)
Moy.	51	57	41	---	Moy.	52	57	46	---	206	---



Résultat du suivi sonore du mois d'octobre 2025

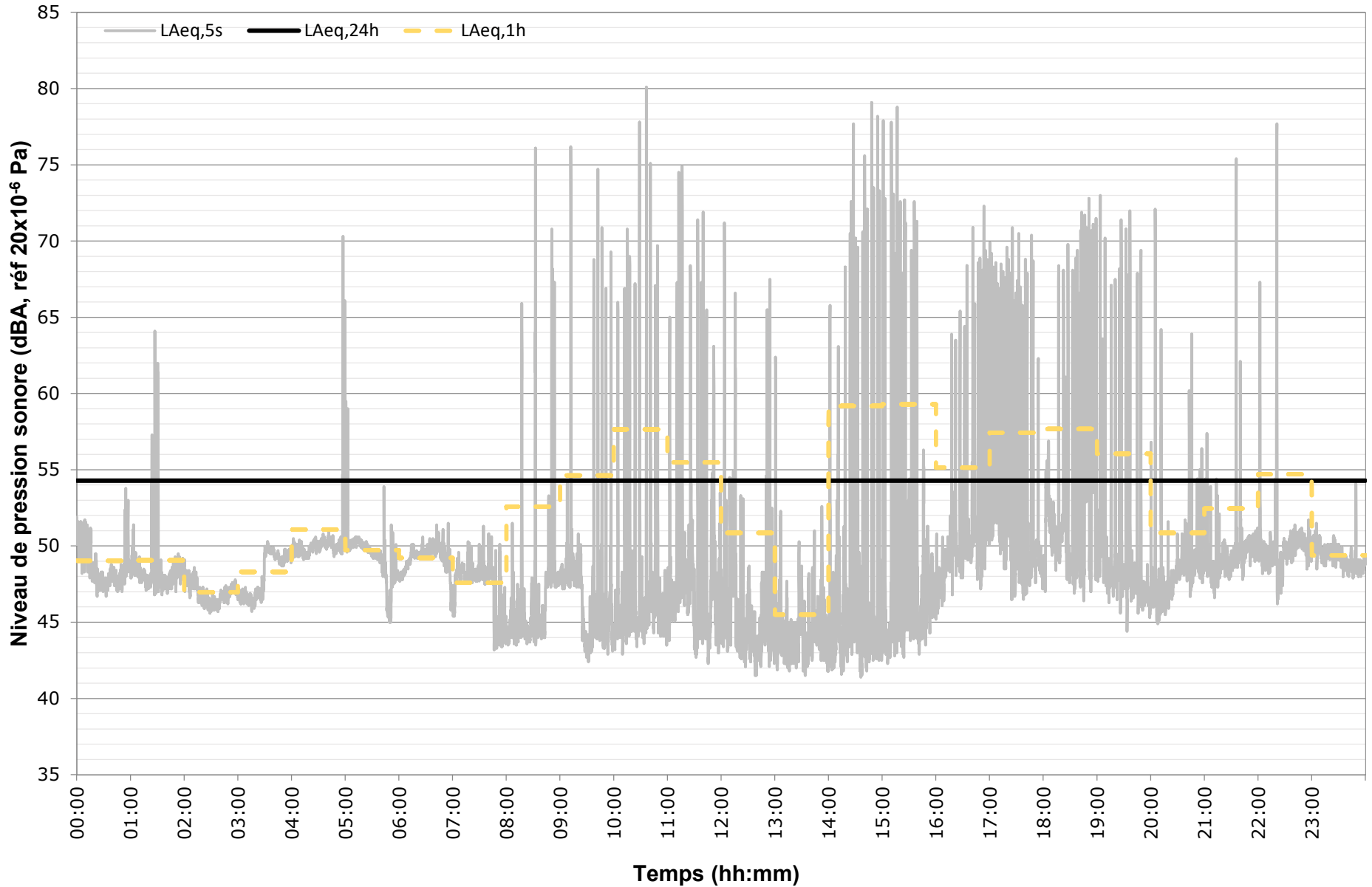
Jour	Point récepteur P1				Jour	Point récepteur P2				Nombre de mouvements	Principale piste utilisée
	L _{Aeq,24h}	L _{dn}	L _{dn,aéronefs}	NEF		L _{Aeq,24h}	L _{dn}	L _{dn,aéronefs}	NEF		
1	47	52	36	<20	1	49	53	44	<20	270	02/20 (73 %)
2	48	52	45	<20	2	52	54	49	<20	256	11/29/60 (50 %)
3	49	55	42	<20	3	49	53	46	<20	309	02/20 (66 %)
4	49	56	42	<20	4	48	53	43	<20	315	11/29/60 (89 %)
5	48	51	44	<20	5	46	53	34	<20	138	02/20 (81 %)
6	52	57	45	<20	6	51	55	45	<20	246	02/20 (60 %)
7	49	54	42	<20	7	50	55	44	<20	54	11/29/60 (81 %)
8	46	50	32	<20	8	47	53	41	<20	198	02/20 (68 %)
9	47	52	38	<20	9	50	51	47	<20	276	11/29/60 (61 %)
10	49	54	43	<20	10	45	48	41	<20	216	02/20 (87 %)
11	50	55	44	<20	11	45	48	40	<20	271	11/29/60 (61 %)
12	51	53	44	<20	12	49	51	48	<20	126	11/29/60 (95 %)
13	49	55	30	<20	13	46	53	50	<20	79	06/24/autre (75 %)
14	48	54	33	<20	14	47	52	44	<20	106	02/20 (63 %)
15	47	54	34	<20	15	54	55	43	<20	257	02/20 (71 %)
16	46	52	38	<20	16	46	49	43	<20	150	02/20 (56 %)
17	46	51	41	<20	17	47	50	46	<20	269	11/29/60 (91 %)
18	48	55	44	<20	18	56	55	54	<20	302	11/29/60 (97 %)
19	50	54	45	<20	19	50	51	42	<20	105	02/20 (69 %)
20	48	54	N/D	N/D	20	49	55	N/D	N/D	≤ 5	N/D
21	46	52	47	<20	21	52	53	45	<20	100	06/24/autre (39 %)
22	47	49	N/D	N/D	22	51	50	N/D	N/D	≤ 5	N/D
23	48	52	40	<20	23	47	50	35	<20	84	02/20 (77 %)
24	47	53	42	<20	24	48	50	40	<20	208	11/29/60 (77 %)
25	47	54	28	<20	25	47	48	46	<20	280	11/29/60 (98 %)
26	46	49	41	<20	26	57	55	50	<20	267	11/29/60 (97 %)
27	45	49	43	<20	27	53	54	51	<20	239	11/29/60 (66 %)
28	46	53	38	<20	28	52	53	39	<20	311	06/24/autre (62 %)
29	46	51	41	<20	29	52	54	51	<20	296	06/24/autre (67 %)
30	49	55	N/D	N/D	30	52	53	N/D	N/D	≤ 5	N/D
31	53	57	N/D	N/D	31	54	57	N/D	N/D	≤ 5	N/D
Moy.	48	54	41	---	Moy.	51	53	46	---	185	---



ANNEXE B
Graphique de relevés sonores



	# Projet : 158600764	Graphe : 1 de 2	Projet : Suivi sonore aéroport CYJN
	Préparé par : S. Warake	Date : 2025-08-19	Client : Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu
	Vérifié par : L. Sauvageot	Date : 2025-08-20	Titre : Niveau de pression sonore mesuré de 00h00 à 23h59 le 18 août 2025 au point récepteur P2



	# Projet : 158600764	Graphe : 2 de 2	Projet : Suivi sonore aéroport CYJN
	Préparé par : S. Warake	Date : 2025-09-03	Client : Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu
	Vérifié par : L. Sauvageot	Date : 2025-09-10	Titre : Niveau de pression sonore mesuré de 00h00 à 23h59 le 27 août 2025 au point récepteur P2

