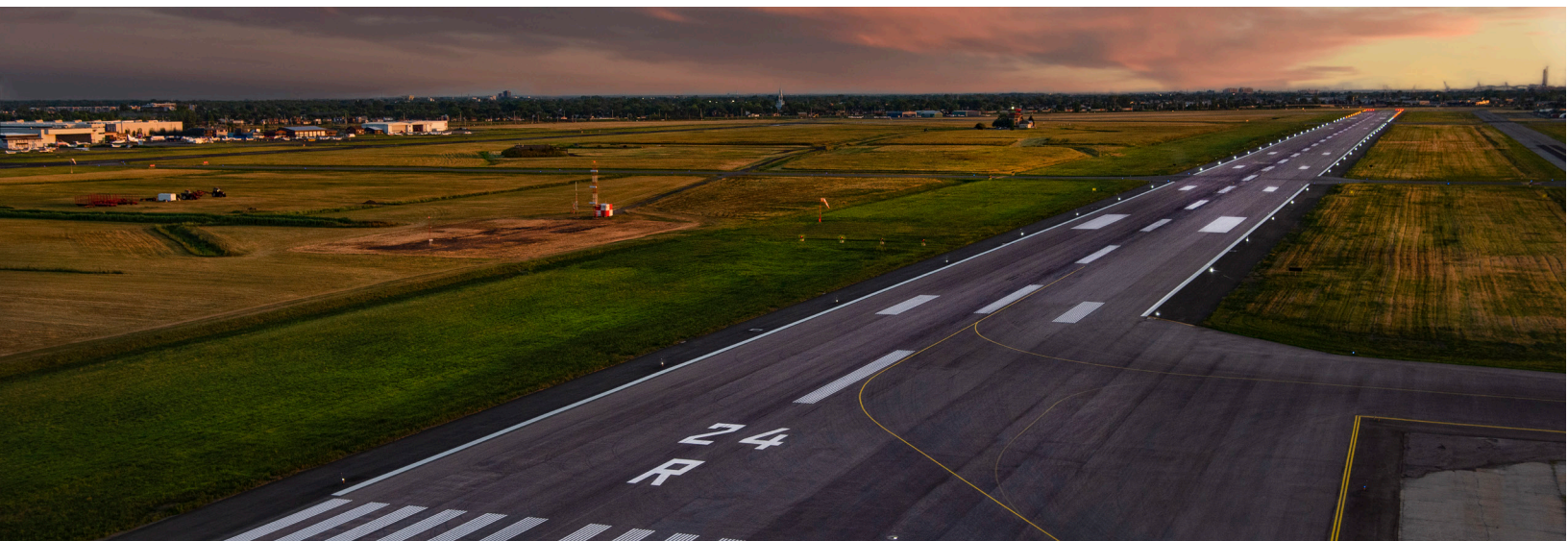


YHU

AÉROPORT
MONTREAL
SAINT-HUBERT

PARTICIPATION
CITOYENNE



RAPPORT SUR LA DÉMARCHE DE PARTICIPATION CITOYENNE

présenté par
Pilote groupe-conseil

à

Développement Aéroport
Saint-Hubert-Longueuil
(DASH-L)

13 avril 2022

PILOTE
Le monde change

Note aux lecteurs et aux lectrices

Dans ce document, indépendamment du genre grammatical, les appellations qui s'appliquent à des personnes visent autant les femmes que les hommes. Le genre masculin n'est donc utilisé que pour une seule et unique raison, soit de faciliter la lecture et la compréhension du texte.

Remarques liminaires

La démarche [YHU participation citoyenne](#) s'est déroulée sous la supervision de la firme Pilote groupe-conseil (PGC) qui a été fondée en 1999 et qui est reconnue pour sa vaste et solide expertise en acceptabilité et performance sociales.

À cette fin, l'équipe de PGC a privilégié l'utilisation de la plateforme de mobilisation et de participation publique *EngagementHQ* de la société Bang the Table qui, depuis 2007, permet d'établir et de maintenir des dialogues inclusifs au sein de communautés du monde entier (Australie, Canada, États-Unis, Inde, Nouvelle-Zélande, Royaume-Uni) incluant, au Québec, le gouvernement du Québec et des villes comme L'Ancienne-Lorette, Laval, Longueuil, Montréal, Québec, Saguenay, Saint-Eustache, Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Jérôme, la société d'État Hydro-Québec, la filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec CDPQ Infra, l'Administration portuaire de Montréal et la Commission canadienne de sûreté nucléaire.

Plusieurs villes canadiennes (p. ex. Vancouver, Kamloops, Edmonton, Ottawa, Mississauga, Niagara Falls) ainsi que les gouvernements du Manitoba, de la Nouvelle-Écosse (Commission sur le logement abordable) et du Canada (Santé, Transports) s'ajoutent à cette liste.

*« Hors ligne, même la consultation la mieux conçue ne rejoindra
qu'une petite partie de la communauté. (...)
Un environnement numérique permet en effet d'informer et d'entendre
un auditoire beaucoup plus vaste.
Il ouvre la porte à un dialogue inclusif, transparent et mesurable avec la population... ».*

bangthetable. 

Sommaire

Pendant trois (3) mois, la direction de l'Aéroport Montréal – Saint-Hubert (YHU) a convié la population à une démarche de participation citoyenne en mettant à sa disposition un espace de discussion permettant aux citoyens et aux citoyennes d'obtenir de l'information sur le plan de développement des installations, et ce, tout en réfléchissant et en échangeant sur celui-ci, notamment en répondant à un sondage, en formulant des questions ou en exprimant des commentaires, des opinions et des idées susceptibles d'inspirer YHU quant au chemin à suivre pour assurer sa croissance et son avenir.

Les commentaires recueillis par l'entremise de quatre (4) outils de la plateforme de mobilisation et de participation du public *EngagementHQ*, de la société Bang the Table, démontrent que les citoyens et citoyennes ayant pris le temps de s'exprimer sont conscients du rôle moteur de l'aéroport dans le développement économique et régional et qu'ils sont majoritairement d'accord avec l'exploitation de son plein potentiel et l'ajout de nouveaux services, sous réserve toutefois de la prise en compte de certaines préoccupations.

Ils souhaitent aussi pouvoir tirer parti de l'atout de la proximité de l'aéroport pour y prendre des vols à destination des régions du Québec et du reste du Canada et des États-Unis ainsi que vers des destinations soleil, et ce, sans avoir à se rendre à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (YUL) et encore moins à traverser la frontière américaine pour aller prendre l'avion à Plattsburgh ou à Burlington.

À l'instar de la plupart des administrations aéroportuaires du monde dont les installations sont situées en milieu urbain, YHU doit gérer des enjeux sensibles, comme le contrôle du climat sonore, les vols de nuit, le trafic aérien durant les fins de semaine, la qualité de l'environnement et la gestion de la sécurité.

C'est d'ailleurs pour cette raison que la direction de YHU a été invitée à porter une attention particulière à la minimisation des nuisances (p. ex. par l'accueil d'avions peu bruyants et polluants), à l'acceptabilité sociale et au maintien d'un dialogue avec la population.

D'où les recommandations de réactiver l'outil de dialogue, d'échanges et d'interactions [YHU à l'écoute](#) mis en place en 2019 et interrompu en raison de contraintes budgétaires liées à la pandémie de la COVID-19, et de considérer la création d'un mécanisme de suivi de la mise en œuvre du plan de développement de YHU.

Quant à la recommandation d'intensifier les actions de communication visant à bien faire connaître et comprendre la mission ainsi que les mandats, rôles et responsabilités de YHU, elle est fondée sur une double nécessité. D'abord, de bien faire comprendre le statut de l'administration aéroportuaire et le cadre légal et réglementaire à l'intérieur duquel elle est appelée à assumer les responsabilités qui lui incombent quant à la propriété, la gestion, l'exploitation et l'entretien des installations. Ensuite, d'extirper une croyance erronée selon laquelle la Ville est propriétaire de l'aéroport ou a le pouvoir de régir son développement.

Table des matières

i Remarques liminaires

ii Sommaire

iv Liste des abréviations et des sigles

1 I. Mise en contexte

3 II. Méthodologie

5 III. Participation

6 IV. Enquête

16 V. Forum

20 VI. Boîte à idées

22 VII. Questions – réponses

23 VIII. Conclusion

25 Annexe I

36 Annexe II

Liste des abréviations et des sigles

c.-à-d.	c'est-à-dire
CCIRS	Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud
CDPQ	Caisse de dépôt et placement du Québec
D	droite
DASH-L	Développement Aéroport Saint-Hubert - Longueuil
FARR	Fonds d'appui au rayonnement des régions
G	gauche
M	million
p. ex.	par exemple
PGC	Pilote groupe-conseil
s. o.	sans objet
YHU	Aéroport Montréal – Saint-Hubert
YUL	Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

I. Mise en contexte

En août **2018**, Développement Aéroport Saint-Hubert – Longueuil (DASH-L) annonçait la remise en service de la piste principale (24D/06G) au terme de travaux amorcés en septembre **2016** afin de pouvoir accueillir des avions moyens courriers, comme des Boeing, des Airbus ou des Embraer de dernière génération.

Cette mise à niveau, qui a nécessité un investissement de 17 millions de dollars (17 M\$), dont 13 millions (13 M\$) versés par le gouvernement du Canada dans le cadre de son *Programme d'amélioration des infrastructures aéroportuaires* (PAIA), visait à insuffler un nouvel élan à l'infrastructure¹ que Transports Canada a cédée à DASH-L en **2004** afin qu'elle la gère, l'exploite et l'entretienne².

La mise en service de la nouvelle piste principale faisait également suite à l'amorce des travaux de réfection de la route de l'Aéroport que la Ville de Longueuil a réalisée en deux (2) phases (en **2018** et en **2019**), au coût de 15 millions de dollars (15 M\$), dans le but de mieux desservir les entreprises et les industries de la zone aéroportuaire.

En **2018** et en **2019**, DASH-L a bénéficié d'aides financières du Fonds d'appui au rayonnement des régions (FARR) du gouvernement du Québec ainsi que de la Ville de Longueuil pour la mise sur pied d'un bureau de projet en vue de la construction d'une aérogare ainsi que pour un projet d'étude d'opportunité visant à optimiser les accès routiers entourant l'aéroport.

Durant l'été de **2018**, DASH-L a amorcé l'élaboration d'un plan intégré de développement visant à planifier, à structurer et à coordonner la croissance de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert (YHU) durant deux (2) décennies à venir, et ce, en conformité avec les normes et pratiques de Transports Canada pour les aérodromes³.

En juin **2019**, DASH-L a lancé la page Facebook *YHU à l'écoute – Aéroport Montréal Saint-Hubert* dans le but d'amorcer des échanges sur le passé, le présent et l'avenir de l'aéroport en prévision de conversations et de partages d'opinions sur le plan de développement. La page a rassemblé **3 620** abonnés et généré des centaines de commentaires.

En mars **2020**, YHU a été contraint de réduire considérablement ses activités en raison des répercussions des mesures prises par les gouvernements du Québec et du Canada pour contrer la pandémie de la COVID-19. Parmi ces incidences, notons une baisse drastique des revenus des aéroports. C'est pourquoi la page *YHU à l'écoute* a été désactivée.

En avril **2021**, DASH-L a dévoilé, à la tribune de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (CCIRS), son plan de développement dont la finalité est de faire de l'aéroport un

¹ Inauguré en 1927, l'Aéroport Montréal-Saint-Hubert (YHU) est le tout premier aéroport civil au Canada et l'un des cinq (5) du Québec à disposer d'une tour de contrôle.

² Dans un jugement rendu le 15 février 2011, l'honorable juge Claude Bouchard de la Cour supérieure du Québec a précisé que l'objectif de DASH-L est « de favoriser l'expansion industrielle, commerciale et économique de la zone aéroportuaire, conformément aux lettres patentes (...) qui lui ont été délivrées ».

³ 5^e édition du TP 312 publiée le 31 juillet 2015 et en vigueur le 15 septembre 2015.

accès de choix à des services de transport aérien pour la population et la communauté des gens d'affaires de la Rive-Sud et de la Montérégie.

Le **plan de développement**, qui a été l'objet de consultations auprès de parties prenantes de la région, s'articule autour de trois (3) axes de développement et s'échelonne sur un horizon de 20 ans afin que YHU :

- devienne un centre de services aériens pour les régions éloignées de la province, et ce, en adéquation avec la volonté du gouvernement du Québec de faciliter les déplacements des passagers dans ces régions et d'aider les exploitants d'aéroports à aménager les installations et les infrastructures requises;
- devienne aussi l'aéroport de choix pour la population de la Montérégie quant aux vols régionaux, domestiques, nolisés et transfrontaliers et soit une alternative aux aéroports américains de Plattsburgh et de Burlington pour les vols à bas prix vers les États-Unis;
- se positionne pour attirer de nouvelles activités de compagnies à bas prix (*low-cost airlines*).

En novembre **2021**, DASH-L a relancé ses activités numériques en mettant à la disposition de la communauté, sur son site web, un forum public plus focalisé que celui de la page *YHU à l'écoute*, soit un espace de discussion permettant d'obtenir de l'information, certes, mais aussi de réfléchir et d'échanger sur l'avenir des installations aéroportuaires, notamment en formulant des questions ou en exprimant des commentaires, des opinions et des idées susceptibles d'inspirer YHU quant au chemin à suivre pour assurer sa croissance.

La page *YHU à l'écoute* a été réactivée en même temps afin de promouvoir la démarche qui s'est déroulée sur la nouvelle plateforme numérique *YHU participation citoyenne* du 10 novembre **2021** au 10 février **2022** et qui est l'objet de ce rapport.

II. Méthodologie

Comme mentionné dans les remarques liminaires, YHU a été accompagné dans cette démarche par des professionnels en acceptabilité et performance sociales de Pilote groupe-conseil (PGC), une firme qui épaula entre autres des organisations dans la mise en place de mécanismes de dialogue visant à bâtir et à entretenir des relations de confiance avec les communautés.

L'équipe de PGC a assuré l'animation de la page *Facebook YHU à l'écoute* mise en ligne en juin **2019**. En novembre **2021**, elle s'est vu confier la mise en place et la gestion de *YHU participation citoyenne*, et ce, dans le but d'assurer l'indépendance et la neutralité de l'ensemble de la démarche, c'est-à-dire de sa conception à la rédaction de ce rapport, en passant par sa planification, la gestion de la plateforme et l'animation des échanges.

A. Critères de sélection

Aux fins de la sélection d'un moyen pour assurer le bon déroulement de cette démarche, PGC a déterminé les critères suivants :

- mettre à la disposition du public un moyen simple et accessible au plus grand nombre possible de personnes afin d'accroître et de faciliter la participation;
- permettre aux gens de s'informer adéquatement sur le projet;
- offrir un espace neutre et ouvert facilitant la libre expression de préoccupations et d'opinions sur le plan;
- échelonner la participation sur une période suffisamment longue pour intéresser le plus grand nombre de participants possible;
- assurer le respect des conditions sanitaires en vigueur en raison de la pandémie de la COVID-19.

Comme mentionné dans les remarques liminaires, l'équipe de PGC a arrêté son choix sur un moyen éprouvé, reconnu et utilisé par plus de 570 organisations à travers le monde, soit la plateforme numérique d'information et d'interaction citoyenne *EngagementHQ* de l'entreprise Bang the Table.

B. Outils d'engagement en ligne

Quatre (4) outils d'engagement en ligne ont été mis à la disposition du public, soit :

1. une **enquête** sur la vision de l'aéroport d'aujourd'hui et de demain; accessible à tous, cet outil a permis de poser des questions en toute confidentialité et de collecter des données quantitatives;
2. un **forum de discussion** sur l'impact économique du développement de l'aéroport dans la région; cet outil a facilité des échanges d'idées parfois divergentes ainsi que la compréhension de perspectives différentes;

3. une **boîte à idées** dédiée au partage d'idées et de suggestions; cet outil a assuré une contribution citoyenne aux réflexions des décideurs;
4. une **section « Questions – Réponses »** afin de faire part de questions sur le développement de l'aéroport, incluant le climat sonore; cet outil a permis de fournir de plus amples informations et, si nécessaire, d'éclaircir des enjeux.

Parmi les différents outils mis à disposition des participants dans le cadre de *YHU participation citoyenne*, le plus populaire a été l'enquête (outil « sondage » de Bang the Table) sur la vision de l'aéroport d'aujourd'hui et de demain, vraisemblablement parce qu'il n'exigeait pas de s'inscrire préalablement pour l'utiliser.

C. Fiches d'information thématique

Pour faciliter la compréhension du plan de développement, une série de fiches d'information thématique a été mise en ligne sur la plateforme. Produites sur la base des sujets ayant suscité le plus d'intérêt lors des discussions sur la plateforme *YHU à l'écoute*, ces fiches visaient à fournir une vision globale du développement de l'aéroport. Elles peuvent être consultées à l'annexe I.

D. Promotion de la plateforme

Afin de susciter la participation des citoyens intéressés par le développement et l'avenir de l'aéroport, diverses actions communicationnelles ont permis d'informer les populations de la ville de Longueuil, de l'agglomération de Longueuil ainsi que des principales municipalités de la Rive-Sud et de la Montérégie.

1. Communiqué de presse aux médias locaux et régionaux lors du lancement de la plateforme.
2. Invitations (par courriel) de DASH-L à diverses parties prenantes au développement de YHU.
3. Mise en ligne de publications hebdomadaires sur la page Facebook *YHU à l'écoute* et de publicités sur Facebook tout au long de la période de participation⁴.
4. Communiqué de presse aux médias locaux et régionaux afin de rappeler la date limite pour participer à la démarche.
5. Annonce publicitaire dans *Le Courrier du Sud* (dont l'édition imprimée tire à **100 000** exemplaires et dont le contenu est disponible en format électronique) afin de rappeler la date limite de la participation citoyenne.

Des publicités Facebook ont également promu la plateforme auprès de personnes habitant dans les municipalités du Québec comptant un aéroport sur leurs territoires respectifs, les installations aéroportuaires étant des infrastructures qui desservent toutes les régions du Québec.

⁴ Ces publicités ont généré 153 000 impressions et permis de joindre 59 500 personnes. Les 153 000 impressions réfèrent au nombre de fois où les publicités ont été affichées, et ce, que les personnes qui les ont vues aient cliqué ou non sur la publication. Une personne peut voir plusieurs impressions d'un même message; par exemple, une mise à jour de la page sur le fil d'actualité qu'elle revoit, si un ami la partage.

III. Participation

Du 10 novembre 2021 au 10 février 2022 :

2 482

visites ont été enregistrées sur le site;

384

personnes s'y sont inscrites;

849

personnes ont répondu à l'enquête;

412

contributions au forum;

88

contributions ont été partagées dans la boîte à idées;

20

questions ont été posées.

Globalement, la participation citoyenne s'est déroulée dans un climat positif et constructif, les personnes ayant partagé leurs opinions de manière respectueuse et ouverte.

Une majorité des personnes ayant visité la plateforme était à la recherche d'information sur le développement des installations aéroportuaires, car nombre d'entre elles ont consulté son contenu sans juger utile ou nécessaire de répondre aux questions ou de formuler des commentaires.

Le taux de participation enregistré s'avère comparable à celui d'autres démarches d'information et de participation en ligne, en particulier celle de préconsultation de la Ville de Longueuil sur son nouveau plan d'urbanisme qui, en 2021, a permis à près de 220 personnes de soumettre des questions, dont 80 qui ont eu des échanges directs, et ce, sur un total de plus de 4 500 personnes ayant pris connaissance de la démarche⁵.

Menée et supervisée de manière rigoureuse et en toute indépendance, la démarche YHU *participation citoyenne* a suscité une participation appréciable qui atteste de la crédibilité et de la fiabilité des informations recueillies.

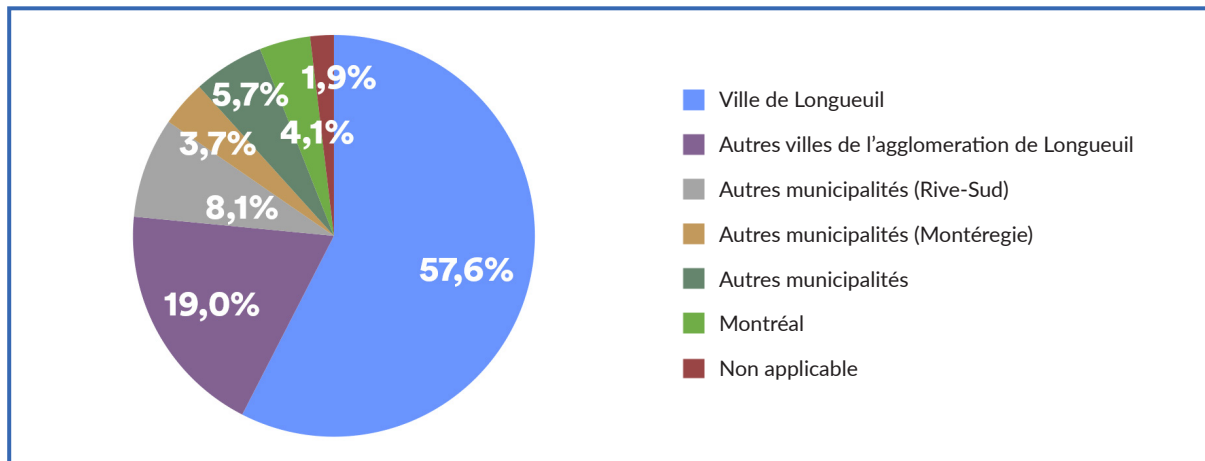
⁵ VILLE DE LONGUEUIL. « Préconsultation sur le nouveau Plan d'urbanisme de Longueuil : des échanges riches et constructifs entre la Ville et la communauté », communiqué de presse du 15 avril 2021 [<https://www.longueuil.quebec/fr/nouvelles%2Fpreconsultation-sur-le-nouveau-plan-durbanisme-de-longueuil-des-echanges-riches-et/>]

IV. Enquête

A. Localisation des répondants

Puisque la plateforme *EngagementHQ* ne collecte pas de renseignements personnels sur les personnes qui l'utilisent, il s'est avéré nécessaire de prévoir, dans le questionnaire de l'enquête, une question à réponse obligatoire afin de pouvoir localiser géographiquement chacun des répondants.

Il est important de préciser que l'outil que la plateforme *EngagementHQ* désigne comme un « sondage » permet aux personnes intéressées d'exprimer leurs points de vue et de partager leurs opinions dans le cadre d'une démarche de participation publique. Cependant, il ne s'agit pas d'un exercice répondant aux critères méthodologiques d'un sondage dont l'échantillonnage probabiliste est représentatif d'une population déterminée.



Près de **85 %** des personnes ayant participé à la démarche habitent soit à Longueuil, soit dans l'une ou l'autre des municipalités de l'agglomération de Longueuil et de la Rive-Sud. Les résultats obtenus reflètent donc adéquatement leurs points de vue.

Les **4,1 %** de répondants des « autres municipalités » ont été générés par des publicités Facebook. Comme mentionné précédemment, celles-ci visaient à promouvoir la plateforme auprès de personnes habitant à proximité des autres aéroports de la province susceptibles d'être des points d'arrivée (ou de départ) de vols depuis (ou vers) YHU, les installations aéroportuaires étant des infrastructures qui desservent toutes les régions du Québec.

Ce faisant, la démarche répondait aux objectifs de YHU 1) d'informer la population sur son plan de développement et 2) d'offrir aux personnes intéressées un espace pour s'exprimer sur le sujet, et ce, même si le cadre légal et réglementaire n'impose aucunement au gestionnaire de l'aéroport une obligation de consulter la population pour développer ses activités.

Cadre légal et réglementaire du développement de YHU

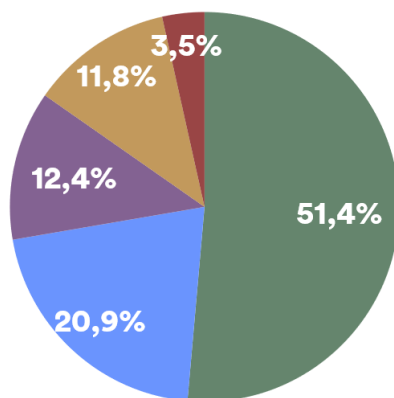
Le gouvernement du Canada a la compétence exclusive pour tout ce qui relève de l'aéronautique. Il a établi un cadre juridique par le biais de la *Loi sur l'aéronautique* et du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*. La Loi confère au ministre des Transports la responsabilité de promouvoir l'aéronautique ainsi que le pouvoir d'adopter des règlements concernant les activités des aéroports. Depuis le transfert de Transports Canada en 2004, Développement Aéroport Montréal – Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L) est propriétaire des installations de YHU et responsable de les exploiter, de les gérer ainsi que de développer le site.

Extrait de la fiche d'information
Un cadre légal et réglementaire bien défini

B. Perception générale de la gouvernance⁶ de YHU

Savez-vous qui est responsable d'assurer les activités de YHU?

Développement Aéroport Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L) est un organisme sans but lucratif à qui Transports Canada a cédé les actifs de l'aéroport, mais qui doit toutefois rendre des comptes au gouvernement fédéral, notamment quant à l'application et au respect du Règlement de l'aviation canadien (RAC). L'organisme est le seul responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'aéroport. Actuellement, les activités principales sont des vols commerciaux, nolisés, d'affaires ou de plaisance, de l'enseignement, des services médicaux d'urgence (ambulances aériennes), des services hélicoptères policiers et militaires, de l'entretien d'aéronefs et des cours de pilotage.



- J'étais au courant du modèle de gouvernance de YHU.
- Je n'avais jamais entendu parler de DASH-L.
- Je croyais que la gestion de l'aéroport est la responsabilité de la ville de Longueuil.
- Je ne savais pas que l'aéroport doit rendre des comptes à une instance du gouvernement fédéral.
- Autre.

⁶ Le mot « gouvernance » réfère au mode de gestion (voir l'encadré *Cadre légal et réglementaire* dont les participants pouvaient prendre connaissance avant de lire la question). Le but de celle-ci était de savoir si les participants connaissaient à qui incombe la gestion de l'aéroport et le rôle des différentes instances gouvernementales.

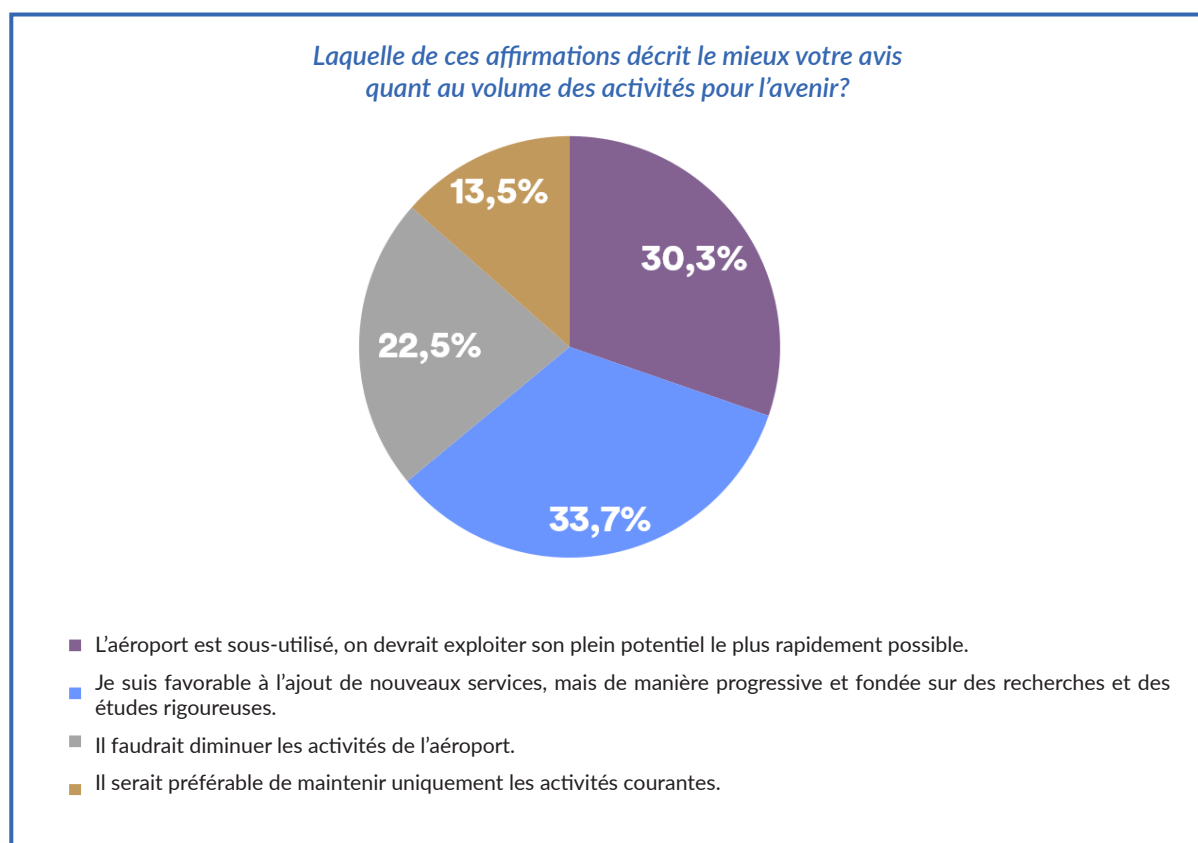
Réponses autres

Catégories	%
Compréhension partielle	1,1 %
Non applicable	2,4 %

Plus de la moitié des répondants ont déclaré connaître le modèle de gouvernance de YHU, mais il appert qu'un flou perdure quant aux responsabilités relatives à la gestion et à l'exploitation des installations, alors que **45 %** des répondants ont mentionné n'avoir jamais entendu parler de DASH-L ou démontré qu'ils ignoraient à qui incombe la gestion de l'aéroport et la reddition de comptes en découlant.

Dans la catégorie des réponses non applicables (**2,4 %** des voix exprimées), certains participants n'ont pas répondu à la question visant à évaluer la perception de la gouvernance et ont plutôt exprimé leur opinion sur la qualité de la gestion de l'aéroport.

C. Volume des activités de YHU



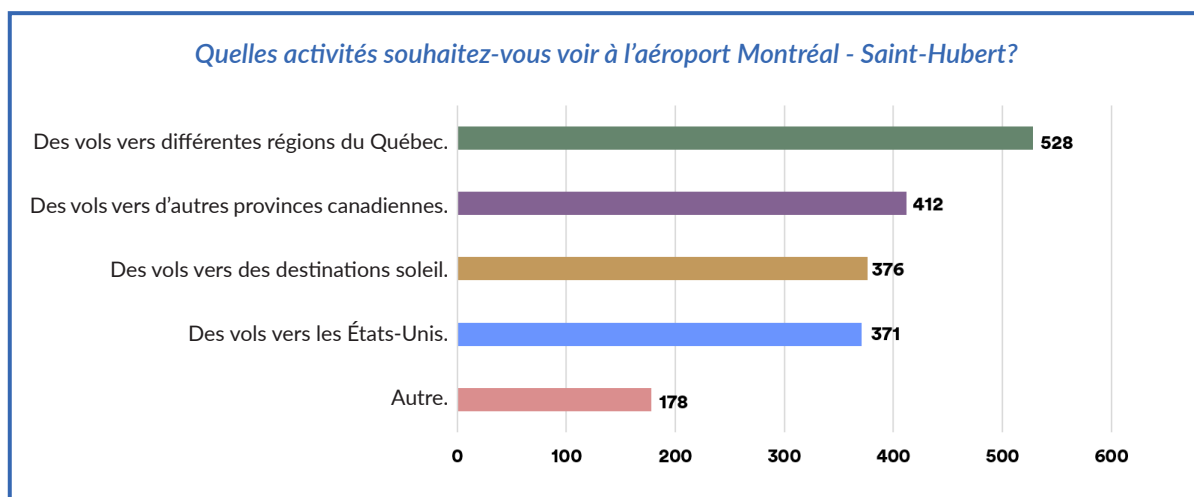
La majorité (**64 %**) des participants était d'accord avec l'ajout de nouveaux services, dont **33,7 %** qui souhaitent que le développement se fasse de manière progressive et fondée sur des recherches et des études rigoureuses. D'autre part, **36 %** voulaient diminuer ou maintenir les activités actuelles de l'aéroport.

Secteurs géographiques	L'aéroport est sous-utilisé, on devrait exploiter son plein potentiel le plus rapidement possible.	Je suis favorable à l'ajout de nouveaux services, mais de manière progressive et fondée sur des recherches et des études rigoureuses.	Il serait préférable de maintenir uniquement les activités courantes.	Il faudrait diminuer les activités de l'aéroport.	s. o.	Total
Ville de Longueuil	115	167	86	119	0	487
Autres villes de l'agglomération de Longueuil	38	52	20	51	0	161
Autres municipalités (Rive-Sud)	33	20	4	12	0	69
Autres municipalités (Montréal)	19	11	1	0	0	31
Autres municipalités	26	19	1	2	0	48
Montréal	21	12	0	2	0	35
s. o.	3	2	2	3	8	18
Total	255	283	114	189	8	849

L'analyse par secteur géographique indique que les répondants qui résident à Longueuil, dans l'agglomération de Longueuil ainsi que dans d'autres municipalités de la Rive-Sud et de la Montérégie sont plus favorables à l'exploitation du plein potentiel de l'aéroport et à un ajout progressif et contrôlé de nouveaux services qu'au maintien du statu quo ou à une diminution des activités (**455** contre **293**). Il en va de même pour les résidents de la ville Longueuil, mais dans une proportion moindre (**282** contre **205**).

D. Nouvelles activités pour l'avenir

Des vols de passagers vers différentes destinations ont été suggérés dans une liste à choix multiples. La majorité des répondants souhaitait que YHU offre des vols à l'intérieur du pays, surtout dans la province du Québec, ainsi que vers des destinations soleil et les États-Unis.



Réponses autres

Catégories	Nombre de réponses
Aucune de ces options	25
Maintenir les activités actuelles	25
Des vols internationaux	19
Non applicable	109

Extrait des réponses autres

« Toutes ces réponses sont bonnes, mais que le volume de vols soit peu élevé et que les avions soient le moins bruyants possible. »

Extrait des réponses autres

« Vols low-cost à destinations internationales autres que soleil. »

Une plaque tournante

YHU espère devenir une plaque tournante pour les plus petits vols vers les régions du Québec. L'aéroport ne comprendra pas d'infrastructures de grande taille pour accueillir un grand volume de vols additionnels. L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (YUL) sera toujours l'aéroport principal de Montréal. YHU vise un petit marché et entend satisfaire les besoins de la population du Québec et locale.

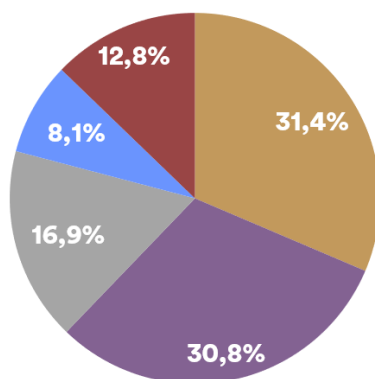
Extrait de la fiche d'information

Un climat sonore bien contrôlé, une fréquentation sensée

E. Potentiel de développement de YHU

Aux fins de son développement, YHU s'est donné une nouvelle mission qui est en adéquation avec les nouveaux défis à relever : « Offrir des services aéroportuaires modernes, efficaces, en harmonie avec notre environnement et accessibles aux passagers, aux compagnies aériennes et aux divers métiers de l'aviation ».

Quel est le principal atout de YHU quant au développement de ses activités?



- Sa localisation dans la région de la Montérégie, la deuxième en importance au Québec.
- Sa localisation à 15 minutes du centre-ville de Montréal.
- La facilité d'accès à l'aéroport par différents modes de déplacement (transport en commun, transport actif, covoiturage).
- Ses installations de qualité (deux pistes à double sens, une piste principale entièrement remise à niveau, une tour de contrôle).
- Autre

Réponses autres

Catégorie	%
Aucune de ces réponses	4,9 %
La proximité des États-Unis	0,1 %
Non applicable	7,8 %

Extrait des réponses autres

« Aucun. Harmonie avec l'environnement et aéroport sont des antonymes : ça ne va tout simplement pas ensemble! »

Extrait des réponses autres

« Je ne vois pas le développement de cet aéroport comme un aspect positif. L'économie ce n'est pas tout. Le plus important c'est la qualité de vie des résidents et l'environnement. »

La majorité des répondants considérait que le principal atout de YHU est sa localisation (**62,2 %**). Près du tiers d'entre eux (**30,8 %**) étaient d'avis que cette localisation est avantageuse en raison de la proximité avec le centre-ville de Montréal, tandis que **31,4 %** des répondants trouvaient que le fait d'être situé dans la région de la Montérégie (la deuxième en importance de population au Québec) constitue le principal atout de l'aéroport. Toutefois, **12,8 %** des participants se sont dit concernés par les impacts de l'aéroport sur les citoyens vivant aux abords et sur l'environnement, ou considéraient qu'il n'existe aucun atout justifiant le développement.

F. Défis à relever

Afin de bien comprendre la vision de la communauté quant à l'avenir de l'aéroport et de cibler les enjeux, deux (2) questions ont été posées sur les défis à relever pour un développement réussi de YHU. La première proposait aux participants de classer par ordre d'importance une liste de défis actuels. La seconde, ouverte, demandait d'identifier le plus grand défi que YHU devra relever dans les années à venir.

À votre avis, quels sont les défis à relever pour un développement réussi de YHU?
(classer par ordre d'importance)

Réponses

Classement	Défi
1	L'intégration harmonieuse du projet et du développement immobilier ainsi que dans le respect du voisinage.
2	Le respect de l'environnement (p. ex. des améliorations à la conception des installations et des infrastructures ainsi qu'aux activités quotidiennes).
3	Le maintien d'un dialogue continu avec la population.
4	La facilité d'accès aux installations aéroportuaires.
5	La présence d'une aérogare (terminal) moderne et dotée de plusieurs services (restaurant, location de voitures, etc.)
6	La variété des destinations offertes (régions du Québec, Canada, destinations soleil).
7	Le prix des billets d'avion.
8	Sa proximité avec l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.

Selon vous, quel est le plus grand défi que YHU devra relever dans les années à venir?

Réponses

Catégories	Occurrences
Contrôle du climat sonore actuel	115
Dialogue avec la population et acceptabilité sociale	108
Respect des voisins et de leur qualité de vie	97
Respect de l'environnement	70
Vols de nuit	63
Accessibilité à l'aéroport et trafic urbain	60
Gérer les insatisfaits dans le voisinage	49
Diversifier les services offerts (offre des vols internationaux notamment vers les États-Unis et des destinations soleil)	39
Réussir une intégration harmonieuse avec le développement immobilier	39
Développer les infrastructures de l'aéroport	29
Des prix compétitifs	18
Démontrer le potentiel économique pour la région	16
Bruit lié aux écoles de pilotage	16
Offrir de nouveaux services	15
Démontrer la rentabilité du projet	12
Encourager l'utilisation d'avions moins bruyants pour les nouveaux services	12
Attirer des compagnies aériennes	11
Augmenter la notoriété et la crédibilité de YHU	9
Obtenir l'appui des trois paliers gouvernementaux	9
Complémentarité de services avec YUL	3
Non applicable	31
Total	821

D'entrée de jeu, notons que **651** participants se sont exprimés sur les défis à relever alors que **218** se sont abstenus de répondre. Précisons aussi qu'une même réponse formulée pouvait inclure un ou plusieurs défis. C'est pour cette raison que le nombre total d'occurrences (**821**) est supérieur au nombre de répondants (**651**).

Cette question visait à offrir aux participants l'opportunité d'exprimer librement leurs opinions quant aux activités quotidiennes de l'aéroport, et ce, dans le but d'améliorer la qualité des services de YHU.

Extrait des réponses formulées

« Convaincre la population environnante que c'est un atout d'avoir un aéroport près de chez eux. Réussir à faire bâtir des infrastructures autoroutières, transport en commun pour se rendre à l'aéroport rapidement et ne pas arriver en retard pour les départs. Avoir des services de transport en commun rapides vers le centre-ville de Montréal. »

Extrait des réponses formulées

« Défi de communication et d'éducation de la population avoisinante en ce qui touche les opérations aéroportuaires. CYHU est un joujou sous-utilisé. »

1. Constats principaux

- Globalement, le contrôle du climat sonore actuel, les vols de nuit, le bruit causé par les activités des écoles de pilotage, le respect des voisins de l'aéroport et de leur qualité de vie, de même que l'intégration harmonieuse des installations dans le développement urbain, se sont avérés les défis les plus récurrents dans les réponses obtenues (**330** occurrences).
- Dans un deuxième temps, l'acceptabilité sociale, le dialogue avec la population ainsi que le respect de l'environnement, c.-à-d. des piliers fondamentaux du développement durable, constituaient des enjeux importants sur lesquels les répondants ont invité YHU à porter une attention particulière (**178** occurrences).
- La fluidité routière aux abords de l'aéroport et l'offre de services en transport public étaient considérées également comme des éléments importants pour un développement réussi de l'aéroport (**60** occurrences).

Extrait des réponses formulées

« 1-L'intégration harmonieuse au développement immobilier. 2-Respect et le maintien d'un environnement sonore acceptable qui seront imposés à la population quant aux infrastructures déployées ainsi que pour les activités quotidiennes de l'aéroport. 3-Maintien d'un dialogue avec la population en ce qui concerne leurs préoccupations de l'environnement sonore (il y a actuellement une accumulation d'irritation envers les gestionnaires de l'aéroport, car ils ont trop souvent fait de la sourde oreille aux doléances exprimées par la population dans le passé). »

Extrait des réponses formulées

« Équilibre entre variété des destinations et respect du milieu par des installations intelligentes et écoresponsables (congestion, nuisance sonore, etc.). »

Extrait des réponses formulées

« S'assurer que le développement soit fait dans le respect des citoyens vivant à proximité, sans doute en privilégiant une approche participative. »

Extrait des réponses formulées

« Fermer la nuit à l'exception des urgences. »

Les types d'avions

Dans le cadre du développement de l'aéroport, YHU exigera, lors des négociations avec les nouvelles lignes aériennes, que les vols s'effectuent selon les horaires répondant aux besoins des passagers à moins de situation exceptionnelle (météo, urgences). Ce faisant, il sera possible d'anticiper quelques vols tôt en journée, comme c'est le cas présentement, et quelques vols d'arrivée en soirée. L'administration de l'aéroport a pris la décision de ne pas accepter d'opérateurs cargo, car ce type d'opérations, en général, nécessite l'utilisation de vieux appareils bruyants et des vols à toute heure. Les avions qui utiliseront les installations de l'aéroport sont de type Bombardier Q-400, SAAB 340 (flotte de Pascan Aviation en 2021), SAAB 2000, B737-800, A320 et A220 et de moins en moins bruyants.

Extrait de la fiche d'information

Un climat sonore bien contrôlé, une fréquentation sensée

G. Perspectives d'utilisation des services potentiels

Le plan de développement de YHU met l'accent sur l'optimisation de ses installations, certes, mais se soucie aussi de limiter les impacts négatifs que cette démarche comporte inévitablement, et ce, dans le but d'offrir une expérience aux usagers à la hauteur de la réputation de notre communauté et de notre région en matière d'accueil et de services.

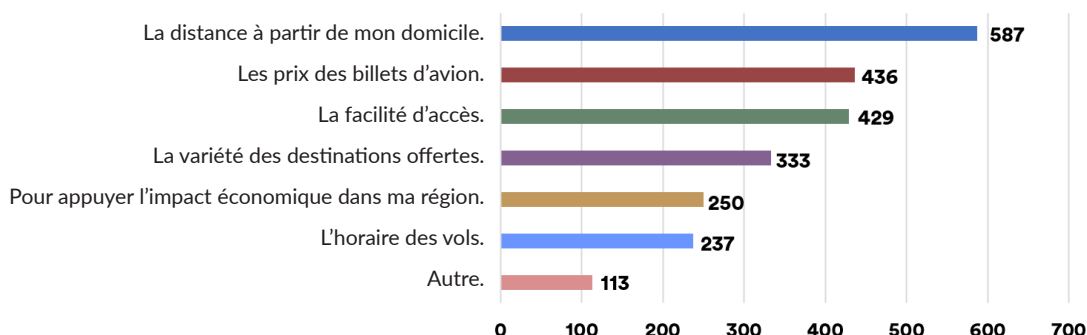
Quel est votre niveau d'intérêt quant à l'ajout de nouveaux services?

Si YHU offrait des vols directement vers les destinations suivantes, lesquelles vous intéresseraient le plus? (classer par ordre d'importance)

Réponses

Classement	Destinations
1	Canada
2	Différentes régions du Québec
3	États-Unis
4	Destinations soleil

Quels sont les principaux critères qui vous inciteraient à utiliser YHU?



Réponses autres

Catégories	Nombre de réponses
Aucun	55
L'utilisation d'avions peu bruyants et peu polluants	9
L'intégration harmonieuse avec le voisinage	8
L'offre commerciale à proximité de la nouvelle aérogare	1
Non applicable	40

Extrait des réponses autres

« De sentir que tout s'est fait en harmonie avec la population avoisinante. »

Extrait des réponses autres

« Des avions écoénergétiques à destination de grandes capitales du monde pour les trajets que l'on ne peut faire en train. »

Les répondants résidant sur la Rive-Sud de Montréal considéraient la proximité comme le critère principal pour une utilisation éventuelle de nouveaux services à YHU. Comme mentionné précédemment, aux yeux des participants, les destinations les plus intéressantes étaient celles à l'intérieur du Canada et du Québec principalement.

En plus d'un intérêt à appuyer l'économie régionale, les intérêts les plus marqués concernaient les choix de réponse faisant référence à des considérations d'utilisation personnelle des services (p. ex. les prix, la facilité d'accès, la variété des destinations). Cependant, l'intégration harmonieuse avec le voisinage, de même que l'utilisation d'avions peu bruyants et polluants, ont été mentionnés comme des critères déterminants dans certaines « réponses autres ».

V. Forum

Le forum de discussion portait sur l'impact économique du développement de l'aéroport et l'énoncé ci-dessous a servi d'amorce pour lancer les échanges.

Avec des retombées annuelles dans la communauté qui ont été évaluées en 2018 à 664 millions de dollars (664 M\$), YHU joue un rôle de premier plan dans le développement socioéconomique de la région, non seulement dans les créneaux de l'aviation, de l'enseignement du pilotage et de l'aérotechnique, mais également dans l'attraction de compagnies de divers autres secteurs pour qui la proximité des installations aéroportuaires est une source de valeur ajoutée (Air Medic, École nationale d'aérotechnique, Gendarmerie royale du Canada, Sûreté du Québec, Escadrons 428 d'hélicoptères de la Défense nationale).

En effet, pour certaines entreprises, la présence d'un aéroport est indispensable au bon déroulement de leurs activités quotidiennes, tandis que d'autres l'apprécient pour faciliter les déplacements de leurs dirigeants, de leurs employés et de leurs partenaires d'affaires. Dans cette perspective, quels impacts l'offre de nouveaux services (vols commerciaux domestiques, régionaux, nationaux, aux États-Unis et aux destinations soleil) aurait-elle sur le plan économique dans la région?

Extrait des commentaires exprimés

« Oui pour le développement économique, mais à condition d'avoir des mesures strictes sur le respect de la qualité de vie des résidents environnants. On ne souhaite pas voir arriver des milliers de voiture au stationnement sauvage et engorger nos rues. Toutefois il serait intéressant de voir quel impact sur nos taxes, et des exemples concrets de plan de développement pour protéger les villes environnantes, mais profiter aussi de nouvelles destinations est un atout majeur. »

Extrait des commentaires exprimés

« Ce projet pourrait permettre à la Rive-Sud de se démarquer d'un point de vue économique. Avec une implantation soucieuse des résidents, je crois qu'il est possible que l'aéroport de Saint-Hubert ait des installations dignes de ce nom. »

A. Modération

L'approche de modération des échanges a été flexible afin de permettre aux participants qui le souhaitent d'aborder d'autres sujets. Aucune intervention du modérateur n'a été nécessaire, car tous les participants ont respecté les règles établies.

B. Participation

Pour participer au forum, il fallait s'inscrire afin d'assurer un climat de courtoisie et de respect qui s'avère difficile, voire impossible à instaurer et à maintenir dans les forums au sein desquels la participation est anonyme.

Chacun des participants pouvait soumettre des commentaires, répondre à ceux d'autres personnes et voter favorablement pour des commentaires publiés afin de signifier son appui. Les conversations se sont déroulées dans un climat respectueux en dépit des divergences d'opinions.

Le forum a enregistré :

206

visiteurs;

59

contributeurs;

412

contributions, dont :

47

commentaires;

365

votes.

Extrait des commentaires exprimés

« Je ne suis pas contre le progrès, mais il ne faut pas oublier que même si l'aéroport est là depuis 1928 et donc présente avant le développement résidentiel autour, les résidents qui ont acheté une propriété aux alentours, l'ont fait en fonction des activités actuelles qui sont sommes toutes légères avec de petits transporteurs mis à part les avions militaires. Transformer l'aéroport en aéroport commercial avec de gros transporteurs accueillant 300 + personnes, cela équivaut à beaucoup de voitures sur un réseau déjà engorgé (116 et chemin Chambly) et du bruit beaucoup plus dérangeant. Il est important de prendre ces éléments en compte. »

Extrait des commentaires exprimés

« La perspective de pouvoir prendre l'avion à partir de St-Hubert, permet de décongestionner l'accès vers l'AÉROPORT Trudeau. Montréal est une des villes où la congestion automobile est très importante. Incidemment, la possibilité de partir du centre-ville ou de la Montérégie vers cet aéroport représente une option très pratique. L'accès en transport collectif devra être optimisé, ce faisant ce sera un choix assurément priorisé. »

Extrait des commentaires exprimés

« L'aéroport YHU est un joyau économique et patrimonial. Je suis convaincu que nous pouvons faire de YHU une plaque tournante de l'aviation civile commerciale au Canada et au Québec tout en respectant l'environnement, les commerces et les résidents. »

Il ressort de ces données que des personnes ayant utilisé l'outil « forum » l'ont fait à plusieurs reprises, car **412** contributions émanaient de **59** personnes. De plus, près des trois quarts (**3/4**) des visiteurs (**206** visiteurs dont **59** contributeurs) n'ont pas jugé nécessaire de participer aux échanges.

C. Sujets discutés

Le forum a permis d'aborder plusieurs sujets, certains en lien avec le thème de l'impact économique du développement de l'aéroport, d'autres moins spécifiques.

1. En lien avec le thème

- La création d'emplois (dans des commerces à proximité, en aéronautique, en lien avec l'aérogare).
- Un atout pour attirer les résidents des régions de l'Estrie, du Centre-du-Québec et de la Montérégie.
- Un développement économique conditionnel au respect de l'environnement et de la qualité de vie des riverains.

- Une opportunité pour Longueuil de se démarquer d'un point de vue économique et de rendre la Rive-Sud plus intéressante que la Rive-Nord.
- L'impact sur la valeur à la hausse ou à la baisse des propriétés du secteur et sur les taxes municipales.

2. Sans lien avec le thème

- L'importance du contrôle du climat sonore et de la minimisation des nuisances pour les voisins de l'aéroport.
- La nécessité d'évaluer l'impact sur le trafic autour de l'autoroute 116 et du chemin de Chambly.
- L'impératif de communiquer avec la population.
- L'accès à l'aéroport et la disponibilité de places de stationnement.
- La perspective de décongestionner l'accès à YUL.
- La prépondérance d'offrir un service de transport en commun efficace pour accéder à l'aéroport.
- Les rôles du gestionnaire de l'aéroport et de Transports Canada pour la supervision des opérations et les interventions.

D. Constats

Il ressort des commentaires des participants une reconnaissance d'une contribution positive de l'aéroport au développement de la région.

Plusieurs voyaient pour celle-ci une opportunité de se démarquer et d'attirer

Extrait des commentaires exprimés

« J'ai acheté en 1981 quand l'aéroport avait une vocation militaire. L'environnement sonore avec les militaires n'était pas un problème. Il n'a pas de servitude aérienne au-dessus de notre résidence maintenant même si je voudrais le vendre actuellement. La ville a permis le développement aux alentours pendant l'époque des militaires (jamais question de servitude à l'achat). D'ailleurs si vous regardez les infrastructures actuelles, elles sont encore en fonction de cette présence. Elles ne sont pas encore adoptées pour un usage commercial d'envergure, ni en termes d'accès ni en termes de services d'aérogare. Un vrai plan de développement de l'aéroport n'a jamais été partagé avec les citoyens et le manque de transparence était assez flagrant depuis le début (je sens par contre un début d'amélioration sur ce plan). Je suis pour l'aéroport, mais pas à n'importe quel prix pour les effets environnementaux (sonore ou autres). Il faut que les gestionnaires de l'aéroport ajustent le tir pour inclure ceux qui les entourent dans le développement de leurs activités. Les écoles de pilotage étaient un exemple d'implantation sauvage sans égards aux résidents avec les effets sonores qui nous arrivent avec cela. C'est un exemple qui illustre comment le développement s'est fait jusqu'à maintenant. Alors vous comprendrez qu'il y a une méfiance actuellement. »

Extrait des commentaires exprimés

« Nous n'avons pas de problème avec l'aéroport, c'est seulement qu'il y a fréquemment des vieux avions (DASH-8) qui passe sur au-dessus des maisons entre 1 h et 5 h du matin...il faut que ça arrête c'est tout. »

de l'activité économique, de créer des emplois et même d'augmenter les services de mobilité. Certains d'entre eux ont mentionné la nécessité de tenir compte du respect de l'environnement et des résidents vivant aux abords de l'aéroport.

Ceux ayant exprimé leur désaccord pour le développement de l'aéroport ont invoqué principalement les irritants causés par le bruit des avions et leur impact potentiel sur l'environnement.

Globalement, les participants souhaitent que le développement tienne compte de la qualité de vie des résidents vivant à proximité de l'aéroport, du respect de l'environnement ainsi que de l'impact sur le trafic urbain dans le secteur. La communication avec la population s'est avérée aussi un facteur important pour plusieurs d'entre eux.

VI. Boîte à idées

L'outil « boîte à idées » a été mis à la disposition des participants pour partager leurs idées et leurs suggestions quant à l'évolution d'YHU au cours des années à venir, puis pour commenter celles des autres participants ou pour voter sur ces dernières. La finalité de cette section était d'inspirer la direction d'YHU quant au chemin à tracer pour l'avenir de l'aéroport.

A. Inscription

Comme pour la participation au forum et à la section questions-réponses, il fallait s'inscrire pour contribuer à la boîte à idées.

B. Participation

La boîte à idées a enregistré :

140

visiteurs;

33

contributeurs;

88

contributions, dont :

26

idées;

48

mentions j'aime;

14

commentaires.

Extrait des idées énoncées

« Prévoir à se connecter au REM + TRAM + Métro. »

Extrait des idées énoncées

« Favorisons le développement de la recherche et du développement de l'électrification de l'aviation par le biais d'acteurs locaux (P&W, l'ENA). »

Extrait des idées énoncées

« La future aérogare devrait posséder un musée pour faire rayonner l'histoire aéronautique/humaine/culturelle du Québec et de la Montérégie. »

Cet outil s'est avéré moins populaire que le sondage et le forum. Plusieurs des idées partagées ont pris la forme de commentaires sur les opérations de l'aéroport.

C. Idées formulées par thématique

1. L'aérogare et les services

- En construisant une aérogare simple et efficace à opérer, on pourrait faire de YHU un aéroport à bas coût comme celui de Plattsburgh aux États-Unis.
- Construire une aérogare petite, simple et efficace. Éviter d'en faire un centre de services qui exige d'y être trois (3) heures à l'avance.
- Raccourcir la distance de transport entre le stationnement et l'aérogare ainsi que les déplacements à l'intérieur du bâtiment.
- La nouvelle aérogare pourrait être construite pour permettre sa conversion en hangar ou immeuble industriel/entrepôt s'il fallait abandonner les vols passagers.
- Inclure un service d'avion de transport (avion-cargo).

2. Un musée

- Intégrer un musée dans la nouvelle gare pour faire rayonner l'histoire aéronautique, humaine ou culturelle du Québec et de la Montérégie.
- Implanter un musée qui serait la vitrine de l'industrie de l'aérospatiale.

3. Les infrastructures de transport

- Développer les infrastructures routières et de transport en commun.
- Prolonger la ligne jaune du métro jusqu'à l'aéroport.

4. Le respect du milieu et le contrôle du climat sonore

- Contrôler les enjeux du climat sonore et du trafic urbain.
- Le développement dans une approche humaine et dans le respect de tous les citoyens des environs.

VII. Questions-réponses

Bien que les objectifs principaux de la démarche de participation citoyenne étaient d'informer la population sur le plan de développement de l'aéroport et de lui offrir un espace pour le partage d'idées et d'opinions, une section de la plateforme a permis des échanges directs avec YHU sur le développement de l'aéroport, certes, mais aussi sur d'autres sujets que les participants souhaitaient aborder.

A. Inscription

Comme pour la participation au forum et à la boîte à idées, l'utilisation de cet outil était conditionnelle à une inscription préalable.

B. Participation

La section a enregistré :



C. Sujets abordés

En résumé, les questions posées ont porté sur les sujets suivants :

- la composition du conseil d'administration de DASH-L;
- les trajets des vols des écoles de pilotage;
- l'utilisation de silencieux pour les avions des écoles de pilotage;
- les vols de nuit;
- les horaires des vols permis durant la fin de semaine;
- le traitement des plaintes;
- la gestion de la sécurité.

Les questions reçues sont reproduites intégralement à l'annexe II, de même que les réponses de YHU.

VIII. Conclusion

A. Constats

En tout premier lieu, il convient de signaler que même si le modèle de gouvernance de YHU semble mieux connu, il ressort des réponses obtenues qu'une méconnaissance demeure quant aux responsabilités relatives à la gestion, à l'exploitation et à l'entretien des installations ainsi qu'à la reddition de comptes s'ensuivant.

Cette situation découle vraisemblablement 1) d'une méconnaissance de la compétence exclusive du gouvernement fédéral ainsi que d'une incompréhension du statut de l'administration aéroportuaire et du cadre légal et réglementaire à l'intérieur duquel elle est appelée à assumer ses responsabilités et, 2) d'une croyance erronée selon laquelle la ville de Longueuil est propriétaire de l'aéroport ou a le pouvoir de régir son développement.

En ce qui concerne le développement de l'aéroport, l'exploitation de son plein potentiel et l'ajout de nouveaux services suscitent l'adhésion d'une majorité claire et nette comparativement au maintien du statu quo ou à une diminution des services.

Conscients que la localisation de l'aéroport constitue son principal atout, les participants appuyaient majoritairement l'idée que YHU offre des vols à l'intérieur du pays, principalement dans la province du Québec, ainsi que vers des destinations soleil et les États-Unis.

À l'évidence, bon nombre de gens espèrent pouvoir un jour se rendre vers des destinations de leur choix sans devoir traverser la ville de Montréal pour se rendre à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (YUL), ni passer la frontière américaine pour se rendre à l'aéroport de Plattsburgh ou à celui de Burlington afin d'y prendre l'avion.

La contribution de l'aéroport aux développements économique et régional est reconnue, mais il demeure que l'appui à son développement n'est pas inconditionnel. En effet, les préoccupations exprimées au cours de la démarche étaient similaires à celles adressées à plusieurs administrations aéroportuaires dans le monde.

L'intégration harmonieuse des installations dans le développement urbain, le contrôle du climat sonore, les vols de nuit, le trafic aérien durant les fins de semaine, la qualité de l'environnement, la gestion de la sécurité et le traitement des plaintes, en sont quelques-unes.

C'est pour cette raison que des réponses et des remarques traduisaient un souhait que YHU porte une attention particulière à des enjeux sensibles comme la minimisation des nuisances (p. ex. par l'accueil d'avions peu bruyants et polluants), à l'acceptabilité sociale et au maintien d'un dialogue avec la population; d'où la nécessité que la conclusion de la démarche participative ne soit pas perçue comme une « ligne d'arrivée » ni sans suite.

B. Recommandations

Sur la seule et unique base des faits et constats susénoncés, nous formulons les trois (3) recommandations suivantes :

1. S'assurer que les mandats, rôles et responsabilités de YHU ainsi que les compétences des différents ordres de gouvernement soient mieux connus et bien compris.
2. Intensifier le dialogue amorcé avec la communauté, par exemple en utilisant des outils comme les plateformes *YHU à l'écoute* et *YHU participation citoyenne*.
3. Mettre sur pied un mécanisme de suivi de la mise en œuvre du plan de développement de YHU afin d'informer en toute transparence la population sur la progression de la mise en œuvre du plan, de recevoir les préoccupations citoyennes à l'égard de cette démarche, et de formuler des recommandations pour favoriser une réalisation efficace et harmonieuse du plan.

Annexe I

Fiches d'information thématique

- L'aéroport d'hier à aujourd'hui
- Une localisation des plus enviables
- Des infrastructures aéroportuaires à optimiser
- Un cadre légal et réglementaire bien défini
- Des retombées économiques considérables
- Un climat sonore contrôlé, une fréquentation sensée
- Un déploiement progressif et ordonné

✈ L'Aéroport d'hier à aujourd'hui

L'histoire de l'Aéroport Montréal – Saint-Hubert est jalonnée de moments forts, dont certains ont littéralement marqué l'histoire de l'aviation, de la ville, de la région et du pays. En voici quelques-uns.

1927 – LE SERVICE POSTAL À L'ORIGINE DE LA CONSTRUCTION DE L'AÉROPORT

Le gouvernement du Canada, qui souhaite assurer un service postal aérien entre Montréal et les régions éloignées, construit à Saint-Hubert le premier aérodrome civil au pays.

1928 – L'AÉRODROME PERMANENT DE LA DÉFENSE NATIONALE

L'Aéroport devient un aérodrome permanent du ministère de la Défense nationale du Canada. Canadian Colonial Airways établit la toute première route aérienne entre le Canada et les États-Unis.

1930 – LES PREMIERS VOLS TRANSATLANTIQUES

Au terme de sa traversée de l'Atlantique, le R-100, dirigeable de conception allemande, s'ancre au mât de 63 mètres de hauteur de l'Aéroport qui est alors considéré comme le plus moderne au monde. L'événement attire près d'un million de personnes.

1936 – LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DEVIENT PROPRIÉTAIRE

Le ministère fédéral des Transports nouvellement créé devient propriétaire des installations.

1938 – TRANS-CANADA AIRLINES CHOISIT SAINT-HUBERT

Trans-Canada Airlines (maintenant Air Canada), établit à Saint-Hubert sa base pour la région métropolitaine de Montréal. La société offre des services transatlantiques avec des appareils Lockheed L-10 Electra.

1940 – LA FORMATION DES PILOTES DE LA DÉFENSE NATIONALE DU CANADA

Le ministère de la Défense nationale du Canada réquisitionne l'aérodrome aux fins de la formation des pilotes durant la Seconde Guerre mondiale.

1941 – TRANSFERT DU TRAFIC CIVIL

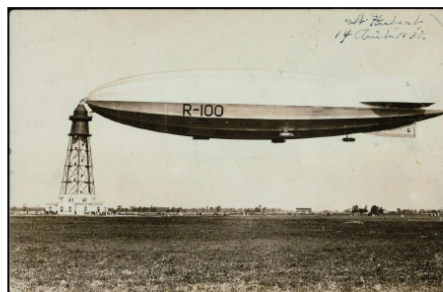
Le trafic civil est transféré à l'aéroport de Dorval à Montréal.

1968 – LE TRAFIC CIVIL DE RETOUR À SAINT-HUBERT

Transports Canada reprend possession des installations. Les écoles de pilotage et le trafic civil sont de retour.

1970 – L'AÉROPORT LE PLUS ACHALANDÉ AU CANADA

Après la construction de la piste principale, l'année précédente, l'Aéroport est le plus achalandé au Canada avec plus de 134 000 mouvements d'aéronefs enregistrés par année. Le trafic civil de Cartierville y est transféré, à l'exception des vols de l'avionneur Canadair (aujourd'hui Bombardier). La société Pratt & Whitney y implante un centre de services.



1973 – L'ARRIVÉE DE L'ÉCOLE NATIONALE D'AÉROTECHNIQUE (ENA)

L'École nationale d'aérotechnique (ENA) s'installe à l'Aéroport. Elle est aujourd'hui le plus important établissement d'enseignement collégial en aérotechnique en Amérique du Nord et le seul établissement au Québec à offrir des formations complètes en

avionique, en génie aérospatial et en maintenance d'aéronefs.

1980 – LE 3^e AÉROPORT EN IMPORTANCE AU CANADA

Avec plus de 289 000 mouvements d'aéronefs enregistrés par année, l'Aéroport est le troisième en importance au Canada.

1993 – L'AGENCE SPATIALE DU CANADA CHOISIT SAINT-HUBERT

L'Agence spatiale du Canada inaugure son siège social, le Centre spatial John-H.-Chapman, sur le site de l'Aéroport.

1995 – LA FIN DE LA VOCATION MILITAIRE

Le démantèlement de la base par le gouvernement du Canada marque la fin de la vocation militaire de l'Aéroport.

1998 – LE 5^e AÉROPORT EN IMPORTANCE AU CANADA

Avec 200 000 mouvements d'aéronefs enregistrés par année, l'Aéroport est le cinquième en importance au Canada.

2004 – TRANSPORTS CANADA CÈDE L'AÉROPORT

Transports Canada transfère l'Aéroport à Développement Aéroport Montréal – Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L) qui devient propriétaire des installations et à qui incombent les responsabilités de les exploiter et de les gérer, et de développer le site.

2018 – UNE NOUVELLE PISTE PRINCIPALE... ET DE PLUS GROS AVIONS

DASH-L inaugure la piste principale 06G/24D mise à niveau. L'Aéroport peut désormais accueillir non seulement des avions moyens-porteurs (monocouloir) et des moyen-courriers. 129 000 mouvements d'aéronefs sont enregistrés.

Aujourd'hui, fort d'une histoire quasi centenaire, l'Aéroport poursuit son développement en mettant l'accent sur l'optimisation de ses installations, et ce, dans le cadre d'un plan structuré qui va lui permettre de s'ouvrir davantage à la communauté afin d'offrir, à l'ensemble de la population, une gamme élargie de services aériens de qualité et accessibles à prix raisonnables. C'est là une condition essentielle pour que l'Aéroport soit en mesure d'assurer son avenir et de contribuer encore plus solidement au développement de la ville, de l'agglomération et de la région, tout en conciliant le mieux possible les impératifs de sécurité aérienne, sociaux, environnementaux et économiques propres à un développement durable.

✈ Une localisation des plus enviables

L'Aéroport Montréal – Saint-Hubert est situé dans la région de la Montérégie, la **deuxième en importance au Québec** en termes de population et de produit intérieur brut (PIB), plus précisément dans l'arrondissement Saint-Hubert de la ville de Longueuil.

La ville est le **premier pôle d'emplois de la Rive-Sud de Montréal** et l'arrondissement est un important pôle aérospatial, aérotechnique et aéroportuaire auquel il est possible d'accéder directement par trois autoroutes (10, 20 et 30) ainsi que par un réseau de transport collectif offrant des connexions par autobus au métro (Société de transport de Montréal) et au train de banlieue (ligne exo3).

À 15 minutes du centre-ville de Montréal, l'Aéroport se trouve **au cœur d'un des plus importants marchés nord-américains**, c'est-à-dire **135 millions de consommateurs dans un rayon de 1 000 kilomètres** (1 000 km) comprenant de grandes métropoles nord-américaines (Toronto, Boston, New York).



➔ Des infrastructures aéroportuaires à optimiser

Bien que les besoins à court terme puissent être sensiblement comblés par l'une ou l'autre des aérogares privées localisées sur le site, la construction d'une **aérogare** s'avère une condition essentielle pour soutenir le développement des activités de services aériens réguliers et nolisés à l'Aéroport Montréal – Saint-Hubert.

Cette évaluation a tenu compte d'un plan de protection (zones de transition associées au système de limitation d'obstacles et aux procédures d'approches avec chacune des pistes), de la localisation des aides à la navigation ainsi que de l'analyse de capacité et des conditions (existantes et futures) et du réseau routier local. Basée sur des critères rigoureux, elle a débouché sur la conclusion que le site situé entre les deux pistes du côté Est (24G et 24D), entre le boulevard Clairevue et la voie de circulation R, s'avère la meilleure option.

En conséquence, YHU compte **construire la nouvelle aérogare entre les deux pistes 24D et 24G de sorte que son accès principal soit par l'Autoroute 30 et le boulevard Clairevue**. Situé à proximité des seuils des deux plus importantes pistes, ce site pose très peu de contraintes environnementales, réduit les temps de déplacement des aéronefs et rencontre les spécifications du système de limitation des obstacles. En plus d'être adéquatement desservi par les réseaux d'eau et d'égout sanitaire, il offre suffisamment d'espace pour les services connexes des expansions futures.

L'approche responsable du développement de l'Aéroport a cependant pour corollaire une **implantation progressive du terminal qui s'échelonnera sur plusieurs phases** :

- **Phase 1** - Utilisation d'un terminal privé, incluant une mise à niveau des infrastructures actuelles.
- **Phase 2** - Construction d'un terminal.
- **Phases 3 et 4** - Expansions selon la croissance.

Cette approche nécessitera cependant la reconfiguration de diverses voies de circulation sur le site de l'Aéroport.





YHU AÉROPORT
MONTREAL
SAINT-HUBERT

✈ Un cadre légal et réglementaire bien défini

Il est important de rappeler que le gouvernement du Canada a la **compétence exclusive pour tout ce qui relève de l'aéronautique**. Il a établi un cadre juridique par le biais de la *Loi sur l'aéronautique* et du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*, lequel énonce les exigences en matière de sécurité et de sûreté pour l'industrie de l'aviation civile entre autres.

La Loi confère au ministre des Transports la responsabilité de promouvoir l'aéronautique ainsi que le pouvoir d'adopter des règlements concernant les activités des aéroports, y compris l'emplacement, l'inspection, l'enregistrement, l'agrément et l'exploitation des aéroports.

Le plan de développement et tous les éléments de planification de l'Aéroport sont conformes aux *Normes et pratiques recommandées pour les aéroports (TP 312)* et au *TP 1247F – Utilisation des terrains au voisinage des aéroports* pour l'utilisation des terrains et le plan de proximité.

✈ Des retombées économiques considérables

Comme tous les aéroports, celui de Montréal – Saint-Hubert est un vecteur important de développement qui génère des retombées économiques en raison de la présence 1) des utilisateurs et des visiteurs externes, en l'occurrence les vols privés (p. ex. les pilotes d'aviation générale et les passagers des vols d'affaires) et les vols commerciaux, réguliers et nolisés, de même que 2) des entreprises présentes sur les terrains de l'aéroport.

L'Aéroport a joué - et joue - **un rôle de premier plan dans le développement socioéconomique** de la ville, de l'agglomération et de la région, non seulement dans les créneaux de l'aviation et de l'aérospatiale, mais également dans l'attraction de compagnies de divers autres secteurs pour qui la proximité des installations portuaires est une source de valeur ajoutée. En effet, pour certaines entreprises, la présence d'un aéroport est indispensable au bon déroulement de leurs activités quotidiennes, tandis que d'autres l'apprécient pour faciliter les déplacements de leurs dirigeants, de leurs employés et de leurs partenaires d'affaires (p. ex. les clients et les fournisseurs parmi lesquels figurent des organisations comme Airmedic, la Sûreté du Québec et la Gendarmerie royale du Canada).

Au fil de son évolution, l'Aéroport a accueilli des entreprises en croissance, créatrices d'emplois de qualité dans la région et génératrices de richesse par :

- une contribution au PIB de la région;
- des retombées parafiscales, en recettes fiscales (provinciales et fédérales) et en taxes municipales;
- des dépenses d'exploitation qui se traduisent par des achats auprès de fournisseurs régionaux;

- une masse salariale qui permet l'achat de biens et services dans la région.

En ce qui concerne les **impacts économiques directs des locataires**, ils ont été évalués à **664 millions de dollars (664 M\$) pour l'année 2018**. L'ensemble des activités économiques des compagnies établies à l'Aéroport a permis de soutenir ou de contribuer au maintien ou à la création d'environ 3 550 emplois (équivalent temps plein – ETP), dont 2 206 emplois ETP découlent directement des locataires de l'aéroport.



© Jean-Pierre Bonin

✈ Un climat sonore contrôlé, une fréquentation sensée

Partout dans le monde, le bruit des aéronefs dans les aéroports est une source de préoccupations, en particulier pour les citoyens qui vivent à proximité. Sensible à cette réalité, YHU y porte une attention particulière comme en témoignent les **mesures d'atténuation** mises en place au cours des dernières années.

Jusqu'au moment de l'éclosion de la pandémie de la COVID-19, les **activités sur la piste principale 06G/24D** consistaient en des vols réguliers de Pascan Aviation, de Pratt & Whitney, d'Air Medic, des vols nolisés (par exemple, vers les mines du Nord) et privés ainsi que des vols pour des équipes de sports, des musiciens et des représentants gouvernementaux.

Le plan de développement met en lumière l'importance de la décision du conseil d'administration de YHU d'intégrer le **Comité consultatif sur le climat sonore** dans ses règlements généraux en décembre 2018 afin de lui conférer un statut officiel de comité du conseil et d'assurer sa permanence. L'énoncé de mission du Comité est le suivant : « *Favoriser l'échange d'informations et procurer un forum de discussion et de consultation sur toute question touchant le climat sonore, et plus particulièrement, sur les critères acoustiques et les procédures d'atténuation du bruit destinées à améliorer le climat sonore à l'Aéroport* ».

Le Comité continuera à **jouer un rôle important** dans le contrôle du climat sonore de l'Aéroport. Ce rôle, il l'assume déjà de façon proactive, comme en témoignent la désignation d'une zone éloignée des résidences aux fins de manœuvres de maintenance bruyantes comme les essais de moteurs au sol (*ground run-ups*), les heures réduites décrétées pour les appareils B737, de même que l'adoption d'un plan d'amélioration de la gestion et du traitement des plaintes ainsi qu'un **plan global d'atténuation** du bruit des aéronefs qui comprend :

- une procédure d'atténuation du bruit au départ (*Noise Abatement Departure Procedure* ou NADP.1) qui vise une montée plus rapide des vols commerciaux et, par le fait même, une réduction du bruit au sol;
- une procédure des arrivées en descente continue (*Continuous Descent Approach* ou CDA) qui a pour but de réduire les décibels au sol.

Ces nouvelles procédures destinées à atténuer le bruit ont été **avalisées par Transports Canada**. Elles sont assujetties à celles édictées par le ministère dans la Circulaire d'information (CI) n° 302-002 *Mise en place de procédures nouvelles ou modifiées d'atténuation* du bruit et auxquelles YHU se conforme.

Dans le cadre du développement de l'aéroport, YHU exigera, lors des **négociations avec les nouvelles lignes aériennes**, pour que les vols s'effectuent selon les horaires répondant aux besoins des passagers à moins de situation exceptionnelle (météo, urgences). Ce faisant, il sera possible d'anticiper quelques vols tôt le matin, comme c'est le cas présentement, et quelques vols d'arrivée dans la soirée. L'administration de l'aéroport a pris la décision de **ne pas accepter d'opérateurs cargo**, car ce type d'opérations, en général, nécessite l'utilisation de vieux appareils bruyants et des vols à toute heure.

Les avions qui utiliseront les installations de l'aéroport sont de type Bombardier Q-400, SAAB 340 (flotte de Pascan Aviation en 2021), SAAB 2000, B737-800, A320 et A220 et **de moins en moins bruyants**. La présence de ces appareils à YHU se traduira par deux (2) ou trois (3) nouveaux départs quotidiens de plus à court terme, une douzaine à moyen terme et 20 à long terme pour les vols à l'extérieur du Québec. Pour ces vols à long terme, le nombre de



YHU AÉROPORT
MONTREAL
SAINT-HUBERT

mouvements¹ à l'aéroport devrait augmenter de 15 000 (environ 9 %), une **faible augmentation** en regard des 160 000 enregistrés en 2019, avant la pandémie.

YHU espère devenir une **plaque tournante** pour les plus petits vols vers les régions du Québec. L'aéroport ne comprendra pas d'infrastructures de grande taille pour accueillir un grand volume de vols additionnels. L'Aéroport International Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (YUL) sera toujours l'aéroport principal de Montréal. YHU **vise un petit marché** et entend satisfaire les besoins de la population du Québec et locale.

Aux fins de la mise en œuvre d'un plan de développement comme celui de l'aéroport, la **planification** de la compatibilité acoustique (du bruit) met l'accent sur l'identification des nuisances pour la communauté et pour la planification du développement des terrains adjacents à l'aéroport. La pratique établie consiste à **modéliser diverses données acoustiques et opérationnelles** des principaux types d'appareils utilisant les installations aujourd'hui ou prévus dans le futur, et à établir une cartographie de l'exposition au bruit sur l'aéroport et les communautés environnantes.

La **méthodologie acceptée au Canada** est la prévision d'exposition au bruit (*Noise Exposure Forecast ou NEF*) qui utilise la métrique du niveau sonore équivalent sur 24 heures, avec des pénalités de mesure pour des vols effectués entre 22 h et 6 h 59 (heures nocturnes) afin de refléter la sensibilité supplémentaire de la communauté au bruit durant cette période.

En pratique, les courbes de niveau NEF sont **mises à la disposition des administrations locales** pour être utilisées conjointement avec les utilisations des terrains aéroportuaires, comme recommandé par Transports Canada. Ces utilisations des terrains permettent aux municipalités d'approuver des aménagements compatibles dans les limites des zones de bruit.

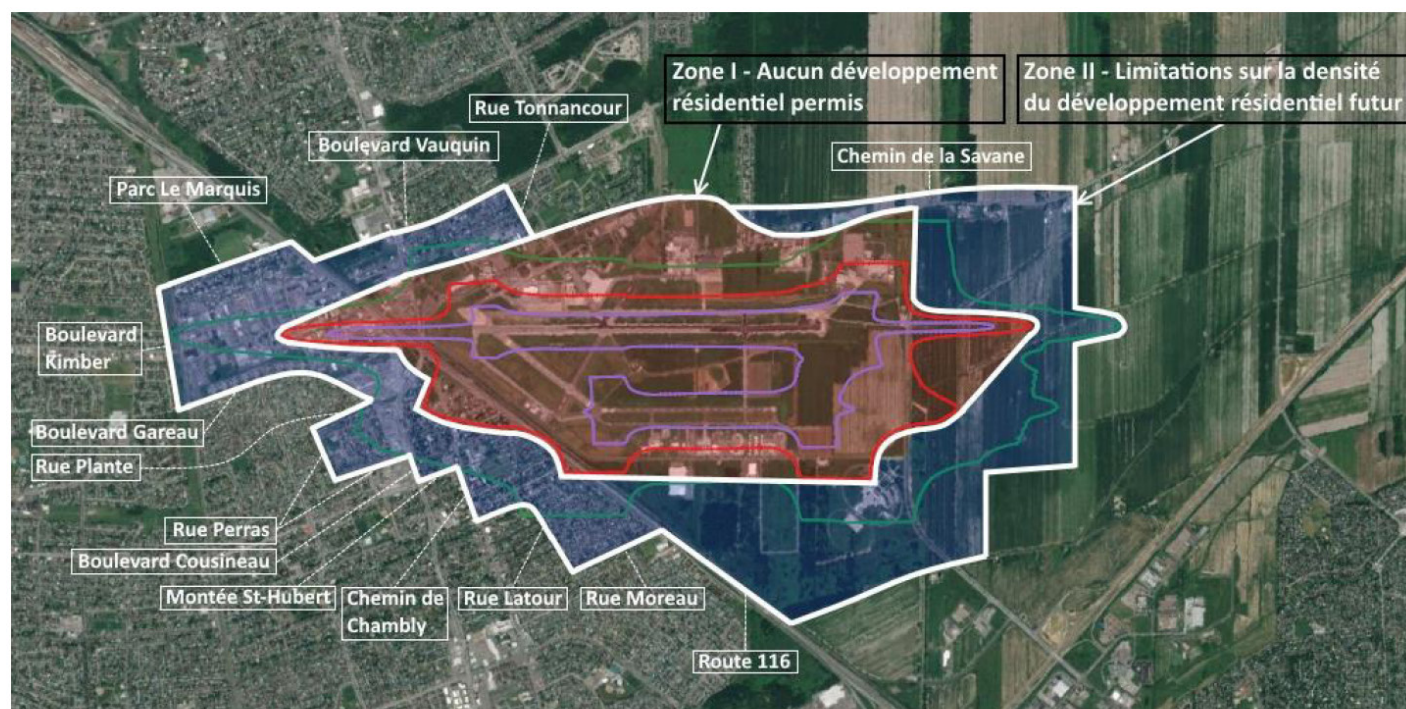
¹ Un mouvement est un décollage ou un atterrissage; un (1) seul avion qui quitte et revient équivaut à deux (2) mouvements.

Le schéma ci-dessous représente une **extrapolation des opérations en 2037**, selon le plan de développement. On y voit les courbes NEF de 30, 35 et 40 autour de l'aéroport en vert, rouge et mauve respectivement, autour desquelles sont superposées des zones où il serait souhaitable de ne pas avoir de développement résidentiel

(zone I - rouge) ou d'avoir un développement limité et bien encadré (zone II - bleue).

Il est clair que le développement de l'aéroport et le développement immobilier autour de ce dernier doivent se faire **en harmonie**.

PRÉVISION POUR 2037 - PLEINE EXPLOITATION



✈ Un déploiement progressif et ordonné

YHU entend développer l'aérogare de manière ordonnée et progressive, et ce, à travers **quatre phases** qui sont les suivantes :

1. les **infrastructures et les bâtiments existants** (dont un terminal privé) seront utilisés pour développer les services aériens à court terme;
2. un **nouveau terminal aéroportuaire** et les infrastructures requises seront construits afin de répondre à la demande croissante de services;
3. le terminal aéroportuaire sera **agrandi** sous réserve de l'atteinte d'un seuil minimal de passagers inhérent au développement de l'Aéroport;
4. au cours de cette étape axée sur la **consolidation et le développement des services aériens** pour les marchés cibles, des aides à la navigation seront déplacées et certaines infrastructures aéroportuaires, reconfigurées.



Annexe II

Questions et réponses

Verbatim (compte rendu mot à mot sans aucune modification) des questions adressées directement à YHU par les participants et des réponses transmises par YHU.

Question 1

Serait-il possible que des citoyens de Longueuil soit membre du conseil d'administration! Serait-il de diminuer les vols de nuit et le dimanche en soirée! Serait-il possible une consultation citoyenne annuellement et de faire un suivi avec les citoyens pour ainsi avoir un travail de collaboration entre les citoyens et DAHL ET YHU

Réponse

Bonjour. Voici la réponse à vos trois questions :

- Les membres du conseil d'administration sont nommés par diverses entités reliées au domaine de l'aéronautique et du développement économique, en plus de la municipalité et de la chambre de commerce. Ces entités sont libres de proposer les candidat.e.s qu'elles souhaitent, pourvu qu'ils possèdent l'expérience, mais aussi les compétences requises par le conseil.
- La présente démarche de participation publique est le forum parfait pour recueillir vos commentaires au sujet des vols de nuit. Nous en prenons note.
- Merci de votre suggestion. YHU souhaite certainement maintenir une communication soutenue avec la population, c'est pourquoi nous avons mis en place YHU participation citoyenne pour échanger sur projet de développement de l'aéroport. De plus, la plateforme YHU à l'écoute disponible sur Facebook offre une espace de dialogue et de consultation en continu.

Nous vous remercions de votre participation ainsi que de votre intérêt pour l'avenir de YHU.

Question 2

Est-ce que les avions de l'école de pilotage pourraient faire leur tours au dessus des champs plutôt qu'au dessus des habitations. Est-ce que les pistes pourraient être aussi dirigées vers les champs et l'autoroute plutôt que de décoller vers les habitats?

Réponse

Bonjour. Les circuits font partie intégrante de la formation au pilotage au niveau international. Les distances à la piste lors des circuits doivent être respectées, en plus

d'être encadrées par la tour de contrôle dans l'environnement de Saint-Hubert. C'est aussi une importante question de sécurité. Pour des raisons purement physiques et donc de sécurité, les avions décollent et atterrissent face au vent. Si les vents sont très légers ou nuls, la direction vers les champs (pistes 06G et 06D) peut être préconisée.

D'autre part, 99% des avions utilisés par les écoles de pilotage sont dotés de silencieux pour limiter les nuisances au voisinage. En espérant que cela répond à votre question, nous vous remercions de votre participation sur le site de participation citoyenne de YHU.

Question 3

Bonjour, 2 questions. 1- les silencieux, pourquoi ils ne sont pas tous obligatoires plus particulièrement pour les avions qui s'exercent lors des cours de pilotage via YHU? 2- Pourquoi autoriser des vols de nuit quand a YUL il y a des réglementations claires sur le sujet?

Réponse

Bonjour. Voici la réponse à vos deux questions :

- 99% des avions des écoles de pilotage sont dotés de silencieux. De plus, la Ville de Longueuil offre une subvention pour équiper ces avions de silencieux. YHU met déjà en œuvre plusieurs mesures d'atténuation du bruit réglementées, publiées dans le Supplément de vol-Canada et auxquelles les utilisateurs doivent se conformer.
- Certains aéroports comme YUL, qui permettent les vols de nuit, restreignent seulement les aéronefs les plus lourds la nuit. Une consultation comme celle-ci est essentielle pour entamer ce dialogue.

Nous vous remercions pour vos questions.

Question 4

Dans le moment, il y a, un gros avion qui fait un bruit fou 2 fois par jour, dans le ciel de Saint-Hubert, ailleurs, ils s'en ont débarrassé. Avez-vous déjà pensé à ce que ce sera s'il y en a un tous les 10 minutes, 20 minutes.... ? Ça va être l'enfer ! Devenir un semblant de l'aéroport de Montréal ?, Avez-vous pensé au bruit et au trafic. SVP un peu de respect.

Réponse

Bonjour. Votre message a été envoyé dans une section qui est dédiée à la publication de questions adressées à YHU.

Si vous souhaitez partager votre opinion quant au développement de YHU, nous vous invitons à répondre au sondage. Vous pouvez également participer au forum sur l'impact économique de l'aéroport dans la région et partager vos idées et suggestions dans la boîte à idées. Merci de votre participation.

Question 5

Planifiez vous implanter des pyramides juxtaposées pour amortir le bruit comme cette méthode a déjà fait ses preuves dans le monde

Réponse

Bonjour. Nous prenons votre commentaire en note, merci de l'avoir partagé dans la Boîte à idées. Bonne journée!

Question 6

Je ne veut pas des vol internationaux le bruit sera totalement inacceptable l'aéroport quand a moi est une nuisance public

Réponse

Bonjour. Votre message a été envoyé dans une section qui est dédiée à la publication de questions adressées à YHU.

Si vous souhaitez partager votre opinion quant au développement de YHU, nous vous invitons à répondre au sondage. Vous pouvez également participer au forum sur l'impact économique de l'aéroport dans la région et partager vos idées et suggestions dans la boîte à idées. Merci de votre participation.

Question 7

Bonjour, Je ne crois en rien de ce vous dites au sujet des silencieux installés à 99%, car tout les modèles Cessna qui passent au-dessus de ma maison à ce que je vois et entend n'ont aucun silencieux. Et sont aussi bruyants et incommodants depuis que les écoles de pilotages se sont appropriés l'aéroport.

Réponse

Bonjour. Le silencieux sont apparents sous les capots des avions de pilotage. Cela dit, les sources de bruit et les niveaux perçus dépendent de nombreux facteurs comme, entre autres, le vent, la couverture nuageuse ou même la température.

Pour plus d'information, nous vous invitons à lire la fiche informative au sujet du climat sonore : <https://bit.ly/3FE1EQ9>. Merci de votre participation.

Question 8

Les vols de nuit seront ils interdit ? Les avions 737 seront ils enlevés car ils font un bruit bcp trop important au décollage

Réponse

Bonjour. Dans le cadre du développement de l'aéroport, YHU exigera, lors des négociations avec les nouvelles lignes aériennes, pour que les vols s'effectuent selon les horaires répondant aux besoins des passagers à moins de situation exceptionnelle (météo, urgences).

De plus, les avions qui utiliseront les installations de l'aéroport sont de type Bombardier Q-400, SAAB 340 (flotte de Pascan Aviation en 2021) SAAB 2000, B737-800, A320 et A220 et de moins en moins bruyants. Merci de votre participation.

Question 9

Bonjour. Pourquoi les fins de semaine il y a plus de petits avions et d'hélicoptères qui survolent les maisons et pourquoi ils volent très bas? (plus de bruit.

Réponse

Bonjour. Voici les horaires des posés-décollés pour l'entraînement des écoles de pilotage permis à YHU la fin de semaine :

- Été : de 8 h à 15 h (samedi seulement)
- Hiver : de 8 h à 19 h (samedi et dimanche)

Un autre facteur à tenir en compte est le fait que certaines personnes qui travaillent la semaine profitent de la fin de semaine pour aller voler, sans pour autant provenir de YHU. Il existe une trentaine (30) d'aérodromes tous types confondus, dans un rayon de 50 km autour de YHU.

De plus, pour ne pas trop congestionner le ciel de Montréal, les contrôleurs du secteur demandent souvent aux pilotes de demeurer sous une certaine altitude. Merci de votre question et bonne journée!

Question 10

Serait-il possible de faire comme bon nombre de villes et de comptés aux USA ou en Europe et obliger (même s'ils le sont déjà) les vendeurs et développeurs à inclure la présence de l'aéroport dans la déclaration universelle du vendeur lors de la vente d'une propriété dans les zones sensibles au bruit près de l'aéroport? Cette information, comme toutes les autres informations importantes sur l'achat d'une propriété devrait s'y trouver pour confirmer que les acheteurs sont dûment informés de la proximité de l'aéroport et des potentielles conséquences que cette proximité peut amener.

Réponse

Bonjour. Bien que cette responsabilité relève des municipalités, YHU considère que le développement de l'aéroport et le développement immobilier autour de ce dernier doivent se faire judicieusement.

Nous vous invitons à lire la fiche informative au sujet du climat sonore où l'on présente les zones sensibles autour de l'aéroport. YHU travaille étroitement avec la municipalité à cet effet, pour un développement harmonieux. Nous vous remercions de votre suggestion.

Question 11

Bonjour, je suis surprise de lire ce que vous avancez sur le 99% d'avions qui ont des silencieux. Clairement, en ce qui concerne les messages que je lis sur certaines tribunes, le problème n'est pas réglé avec les dits silencieux. Il est donc temps de se plancher sur d'autres solutions si vous recevez encore des plaintes pour le bruit et le dérangement avec la circulation des cours de pilotages et la nouvelle piste (en plus des vols de nuits). Que proposez-vous comme solution si tous les avions comportent un silencieux, et que vous ne pouvez pas organiser le trafic autrement? Merci.

Réponse

Bonjour. Nous vous invitons à lire la fiche informative sur la gestion du climat sonore à YHU dans le cadre du plan de développement : <https://bit.ly/3FE1EQ9>. Merci de votre participation.

Question 12

J'habite sur la Rive-Sud depuis plus de 50 ans. J'ai débuté à Brossard pour ensuite me rapprocher inconsciemment à Longueuil plus près de YHL (acronyme de l'aéroport St-Hubert). Je réalise aujourd'hui, qu'un aspect de dépréciation de ma propriété: c'est le bruit de YHL qui augmente année après année, sans respect. C'est devenu pour moi une pollution auditive gênante. J'ai donc vu et entendu l'évolution des aéroports St-Hubert et Dorval. Aujourd'hui je demeure à Longueuil près du Parc Michel Chartrand. Je savais qu'il y avait eu des changements au point de vue de l'aéroport St-Hubert et rien ne s'est amélioré au contraire: plutôt détérioré. Plus d'avions, plus d'écoles de pilotage, plus de modèles d'avions ex: hélicoptères, plus gros porteurs ex Boeing 737 et plus d'autres à venir. Plus de trajets aussi de différents porteurs vers d'autres destinations. En plus de gros transporteurs en provenance de YUL (acronyme de l'aéroport Montréal-Trudeau) qui obligent ceux de St-Hubert à voler plus bas donc encore de plus en plus de bruits indésirables. Les items détestables Les bruits les plus détestables dont ceux des Cessna, les Boeing 737 et les hélicoptères en particulier le samedi soir et le dimanche matin et soir. Les samedis soir lors d'un BBQ à l'extérieur avec des amis et d'entendre un Robinson 99 à moins de 500 pieds de nos oreilles, est désagréable et stressant. Les essais prolongées de moteurs à 4h du matin. Décollages de style Learjet, de 737 et autres appareils bruyants le soir et la nuit: c'est trop. Je proposerais: Que les écoles deviennent la responsabilité d'autres petits aéroports environnants. Qu'ils aillent faire leurs ronds-ronds dans des quartiers moins densément peuplés. Que les propriétaires d'aéronefs rendent leurs avions plus silencieux, oui plus silencieux! Je vous proposerais de déplacer les différents exercices vers d'autres

secteurs afin de diluer la concentration de bruit au-dessus de St-Hubert et Longueuil en particulier. Ça aiderait sûrement et réduirait les plaintes et mécontentements d'un bon nombre de citoyens, n'est-ce pas? Vous n'avez jamais parler de l'impact du développement social de YHL. L'aspect économique, le développement des écoles de pilotage re: développement économique semble les aspects pour vous priorités. Avez-vous déjà fait un sondage et publié toutes les plaintes de citoyens que le municipal ou arrondissement reçoivent chaque année? Est-ce qu'il y a eu compilations et publications de ces doléances des citoyens? Est-ce que vous avez démontré des correctifs ou améliorations suite à ces plaintes? Combien de proprios sont déçus d'avoir achetés leur maison non loin et de plus en plus éloignée de YHL pour en éviter les bruits le jour et la nuit durant la semaine et les weekends. Le soir et la nuit les bruits se propagent plus facilement et loin ex: le tonnerre. Et vous le savez sans doute en tant que pilote de l'air. J'écoutais récemment durant la période de mise en candidature pour la mairie de Longueuil, un candidat s'exprimer et je le cite: l'aéroport de St-Hubert est là pour y rester quoi qu'on fasse!!! C'est malheureusement et déprimant d'entendre ces mots d'un élu municipal qui a perdu confiance n'est-ce pas? Qu'en est-il du citoyen qui entendait ces propos? Bravo de faire ce que vous appelez une plateforme de participation citoyenne. J'espère que vous serez aussi volubile sur les vrais résultats de ce sondage. Quelle importance attachez-vous à tous ces commentaires? Quel suivi judicieux y apporterez-vous car, dans le passé ça plutôt été silencieux ou sans conséquence importance? J'anticipe cependant, comme réponse à mes suggestions ex: ce sont des normes fédérales. Est-ce nécessaire de vous dire que des normes fédérales ça se changent, ça se modifient. J'apprécie pouvoir partager mon opinion sur un sujet qui depuis longtemps m'accablait et merci de votre attention à un problème si épineux pour plusieurs citoyens.

Réponse

Bonjour. Nous vous remercions d'avoir pris le temps de participer sur la plateforme. Trouvez ci-dessous les réponses à vos questions et quelques précisions :

- Les codes internationaux pour désigner les aéroports sont établis par des organismes internationaux. Pour les transporteurs aériens, il s'agit de l'Association du transport aérien international (IATA) qui octroie le code YHU à l'Aéroport Montréal – Saint-Hubert. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), quant à elle, lui accorde le code CYHU.
- Les espacements requis entre les aéronefs pour les approches aux aéroports sont réglementés par Transports Canada. Mis à part une augmentation du trafic, rien n'a changé depuis des décennies puisqu'aucune nouvelle piste n'a été construite autant à YUL qu'à YHU.
- Vous mentionnez que « les bruits les plus détestables dont ceux des Cessna, les Boeing 737 et les hélicoptères ». Il faut préciser que cela représente la majorité de types d'avions qui opèrent à YHU, alors sans eux, il n'aurait pas d'aéroport.
- L'aéroport est une infrastructure précieuse pour une communauté et pour une région, et ce, pas seulement au niveau économique, mais aussi à l'égard des services aux citoyens. Notre projet de développement vise à donner accès aux services aériens aux citoyens de la région et du Québec.

- Il existe un site de réception des plaintes sur le site web de DASH-L. Nous compilons les données et le comité consultatif du climat sonore se rencontre régulièrement pour déterminer s'il y a de nouvelles tendances qui nous mèneraient à examiner la possibilité de faire des changements. Des correctifs ou des ajustements sont appliqués du mieux possible, pour autant qu'ils respectent la réglementation de Transports Canada et les procédures de navigation aérienne en vigueur.
- Pour mieux connaître les actions que YHU met en place pour contrôler le climat sonore, nous vous invitons à consulter la fiche informative suivante : <https://bit.ly/3FE1EQ9>.

Merci encore une fois pour votre participation. Nous vous souhaitons une bonne journée!

Question 13

Bonjour J'habite sur le chemin de Chambly à St-Hubert. Les avions survole ma résidence. Vous dites que 99% sont munis d'un silencieux. Comment se fait-il que je peux vous affirmez qu'il n'y a pas 50% des avions qui passe au dessus de chez moi en ont un ? L'été, il passe un avion au dessus de chez moi au 2 minutes. Faites le calcul ... Merci

Réponse

Bonjour. Les silencieux des avions des écoles de pilotage sont installés. D'ailleurs, vous pouvez le constater parce qu'ils sont visibles sous les capots des avions lorsque vous êtes à côté ou tout près. Cela dit, les sources de bruit et les niveaux perçus dépendent de nombreux facteurs comme, entre autres, le vent, la couverture nuageuse ou même la température.

Pour plus d'information, nous vous invitons à lire la fiche informative au sujet du climat sonore : <https://bit.ly/3FE1EQ9>. Merci de votre participation.

Question 14

Qu'arrive-t-il lorsqu'un avion devient « dangereux »? Y a-t-il un plan d'évacuation des résidents, dans quel périmètre? A-t-il été déjà pratiqué? Peu importe le danger potentiel (ex Virus, Ostrogoth en avion, etc.) Qui décide de fermer l'aéroport ou autres plans pour assurer la sécurité?

Réponse

Bonjour. À l'exception d'actes terroristes, de méfait intentionnel ou d'un accident dans le ciel, un avion ne devient pas soudainement « dangereux ». C'est au pilote qu'incombe l'évaluation de la situation et des décisions conséquentes à prendre. Il y a alors coordination avec les opérations de la compagnie, le contrôle aérien et les divers services au sol. Les pilotes sont entraînés pour pallier ces éventualités.

De plus, le Règlement de l'aviation canadien (RAC) de Transports Canada comprend un plan d'urgence incombant toutes les parties prenantes : les services de sécurité publique, les pompiers, les services ambulanciers, Transports Canada, NAV Canada et le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), entre autres. Ce règlement stipule la nécessité d'effectuer des exercices de simulation régulièrement.

Il n'existe que de rares cas ou exceptions où un aéroport doit être fermé. Cette décision doit être prise par le gestionnaire de l'aéroport (DASH-L dans ce cas-ci) avec autorisation des autorités fédérales, ou à la suite d'un ordre venant de Transports Canada, qui est l'organisme réglementaire aéroportuaire au pays. La dernière fois que cela est arrivé à l'Aéroport Montréal – Saint-Hubert est le 11 septembre 2001, quand tous les aéroports du pays ont été fermés.

En espérant que cela réponde à vos questionnements, nous vous souhaitons une excellente journée!

Question 15

Pourquoi vous n'imposez pas au gros avion noir d'atterrir et décoller de jour seulement?

Réponse

Bonjour. Les heures de départ et arrivée sont déterminées par des raisons opérationnelles et contractuelles. Dans le cas du vol auquel vous faites référence, il transporte des travailleurs en fonction de leur heure d'arrivée au nord de la terre de Baffin. Pleinement conscients de l'importance du climat sonore, nous travaillons constamment à évaluer, en collaboration avec le comité consultatif du climat sonore, plusieurs options pour minimiser les impacts de diverses manières.

Pour plus d'information, nous vous invitons à lire la fiche informative au sujet du climat sonore : <https://bit.ly/3FE1EQ9>. Merci de votre participation.

Question 16

Ne comprend pas votre argumentaire de mesures d'atténuation car avec les avions CRONO nous avons jamais été aussi déranger avec ce type d'avion.

Réponse

Bonjour. Pour plus d'information sur les mesures d'atténuation, nous vous invitons à lire la fiche informative au sujet du climat sonore : <https://bit.ly/3FE1EQ9>. Merci de votre participation.

Question 17

Quelqu'un peut-il m'expliquer pourquoi les vieilles carcasses de Chono Aviation se doivent de décoller à 2:00 ou 3:00 du matin pour ses vols vers le nord Québécois et Canadien ?? Je suis sûr que ces communautés et clients commerciaux pourrait s'accomoder de vols arrivant 3 ou 4 heures plus tôt ou plus tard. Aussi si ces vols sont inévitables (!), serait-il possible de faire faire

un virage immédiat à gauche après décollage de 06G pour les diriger au-dessus de l'autoroute 30 et le quartier industriel et ainsi éviter à ces avions de «buzzer» les quartiers de St Bruno et Ste Julie ???
Merci.

Réponse

Bonjour. Les heures de départ et arrivée sont déterminées par des raisons opérationnelles et contractuelles. Le vol que vous mentionnez transporte des travailleurs en fonction de leur heure d'arrivée au nord de la terre de Baffin. En ce qui concerne les virages, tout est question de sécurité et des limites en fonction de divers facteurs (masse, température, vents, etc.). Soyez assurés que les pilotes et les contrôleurs aériens font tout en leur pouvoir pour s'éloigner le plus vite possible des zones de population.

Pour plus d'information, nous vous invitons à lire la fiche informative au sujet du climat sonore : <https://bit.ly/3FE1EQ9>. Merci de votre participation.

Question 18

Est-ce nécessaire?

Réponse

Bonjour. Pouvez-vous clarifier votre question? Merci!

Question 19

Serait-il possible de modifier légèrement les trajectoires de décollage et d'atterrissage des avions (sans bien sûr affecter la sécurité)? Ou les obliger, lorsque possible, de voler à XYZ mètres des résidences? J'ose croire qu'il leur serait probablement possible aux avions de passer plus près de l'autoroute 30/au-dessus de l'autoroute 30/au-dessus des champs (donc plus loin de Saint-Bruno) avant d'emprunter un corridor aérien qui bifurque au-dessus de l'autoroute 20 en arrivant à Ste-Julie. Cela nuirait à moins de citoyens; quelques centaines de mètres peuvent faire, quant à moi, toute une différence. (J'habite rue Thérèse-Casgrain à St-Bruno). Merci.

Réponse

Bonjour. Il est vrai que quelques centaines de mètres peuvent faire une différence. C'est pourquoi nous avons mis en place un comité consultatif sur le climat sonore qui analyse régulièrement les plaintes et commentaires reçus pour dégager les tendances et voir ce qui peut être amélioré, toujours dans un esprit de sécurité et de réglementation.

Il y a deux pistes parallèles à l'aéroport et pour des raisons de sécurité, une modification aux trajectoires de départs et/ou d'arrivées se ferait dans la direction opposée à la piste voisine. Pour éviter votre secteur, il faudrait plutôt modifier la trajectoire vers l'est, encore plus au-dessus de Saint-Bruno, et non vers la 30 qui intercepte les approches et départs de l'autre piste.

Pour plus d'information, nous vous invitons à lire la fiche informative au sujet du climat sonore : <https://bit.ly/3FE1EQ9>. Merci de votre participation.

Question 20

J'aurais deux commentaires/questions à propos du sondage commandité par l'administration de l'aéroport. Le sondage vise à obtenir l'opinion de « la population » sur les façons de développer YHU en lien avec sa nouvelle mission : « Offrir des services aéroportuaires modernes, efficaces, en harmonie avec notre environnement et accessibles aux passagers, aux compagnies aériennes et aux divers métiers de l'aviation ». Ainsi, l'administration souhaite surtout sonder l'intérêt de la population pour de nouvelles avenues commerciales qui tiennent compte des contraintes environnementales. Or, il me semble que c'est cette mission qui devrait être sondée et débattue publiquement. Pourquoi l'aéroport ne se donnerait-il pas une raison d'être distinctive et soutenable en étant moins commercial et plus axé vers l'enseignement et la formation en aéronautique (un secteur fort présent dans la région avec ses nombreuses entreprises et institutions d'enseignement) ? Je me questionne aussi sur « la population » visée par ce sondage. Quelle est-elle ? Il y a-t-il d'autres cibles que la population de Longueuil ? Quelles autres villes sont considérées ? Les résultats seront-ils dévoilés par segments géographiques, occupationnels et habitudes de voyage ?

Réponse

Bonjour. Nous vous invitons à consulter le lien suivant qui explique les objectifs du plan de développement de l'aéroport ainsi que la démarche de participation : <https://bit.ly/36mWr3c>. Vous aurez accès au rapport complet lors de sa publication sur ce site. Merci de votre participation.