

Développement de l'aéroport de Saint-Hubert

On ne peut envisager le développement futur de l'aéroport de Saint-Hubert sans d'abord jeter un regard sur le vécu actuel en lien avec les écoles de pilotage.

Je suis domicilié à la même adresse depuis juin 1978, sachant pertinemment que je m'établissais près de l'aéroport. Bien qu'étant à l'époque l'aéroport le plus achalandé au Canada, en toute honnêteté je ne peux pas dire avoir été dérangé par le trafic aérien de façon notable. L'activité la plus perturbante consistait au spectacle aérien qui se tenait durant la fin de semaine de la Fête du Travail. Y avait-il alors des écoles de pilotage? Je l'ignore tellement il y avait peu de pollution sonore rattachée à l'aéroport.

Puis autour des années 2000 se sont développées des écoles de pilotage utilisant des avions sans silencieux et c'est là que le calvaire a commencé pour les citoyens habitant sous les corridors aériens de ces avions qui font des décoller-poser : parfois il n'y a qu'un seul avion, parfois trois avions se suivent. Ça peut durer une heure comme deux ou trois, ça peut être de jour comme de soir.

J'entends ou je lis souvent le commentaire comme quoi nous nous plaignons pour rien, on le savait bien en déménageant près de l'aéroport. Ce raisonnement est fallacieux. Comme je l'ai indiqué plus haut c'est très clair qu'on s'attendait à un certain niveau de dérangement mais à l'époque il n'y avait pas toute cette affluence de vols rattachés aux écoles de pilotage.

On entend souvent parler de retombées économiques de plusieurs millions de dollars concernant les écoles de pilotage. Ah oui? Vraiment? De quoi sont donc constituées ces supposées retombées? Quel est le chiffre véritable? Quel montant la ville et les citoyens retirent-ils concrètement de ces retombées? On nous cite souvent l'apport économique de Pratt & Whitney, de l'Agence spatiale canadienne, de Héroux-Devtek, etc. Je suis entièrement d'accord. Mais quel est le lien entre ces entreprises et les écoles de pilotage? On ne peut quand même pas comparer les «pattes du LEM» à de vieux Cessna! À mon avis ceux à qui cela rapporte sont les propriétaires de ces écoles. Je serais d'ailleurs bien intéressé à savoir combien de ces propriétaires, des administrateurs de DASH-L et des décideurs politiques sont résidents de Longueuil et domiciliés sous les corridors aériens utilisés par les écoles de pilotage. C'est bien certain que si on n'est pas directement touché c'est facile d'être ouvert au développement sans contraintes et au fait qu'il faut quand même endurer «quelques» inconvénients!

Ce qui m'amène à l'actuel sujet de consultation sur le développement de l'aéroport visant à faire de cet aéroport une sorte de «Burlington en Québec»...

Dans le courrier du sud du 8 février dernier on rapporte que DASH-L prévoit des retombées économiques de 1 milliard de dollars d'ici 2037. Vraiment? Ces retombées pour qui exactement : le pays, la province ou les compagnies et leurs actionnaires? J'aimerais bien qu'on décortique ces retombées, qu'on les précise, qu'on explique qui réellement en tirerait profit monétaire. En quoi concrètement et tangiblement la ville de Longueuil et ses citoyens profiteraient-ils de ces retombées (que j'espère directes...) Ma foi, si ça rapporte vraiment directement autant à la ville, j'aimerais bien être dispensé de taxes municipales en compensation pour le bruit enduré... D'ailleurs là encore, de tous ces promoteurs qui veulent vendre l'idée de ce «burlington», combien résident à Longueuil et sous les corridors aériens?

De plus on parle de la création de 5000 emplois! Vraiment? 5000? Ça fait beaucoup de contrôleurs aériens, agents de pistes et autres employés! 5000 emplois en ces temps où il y a pénurie de main d'œuvre partout.

Concernant l'appui éventuel des citoyens du grand Longueuil, il faut mettre un bémol : c'est facile d'être d'accord avec n'importe lequel développement quand on n'est pas touché par les impacts négatifs. Parlez-en aux citoyens de Saint-Lambert qui n'étaient pas préoccupés par la question des avions des écoles de pilotage mais qui sont maintenant aux prises avec la pollution sonore des nouveaux corridors de vols pour le hélicoptères.

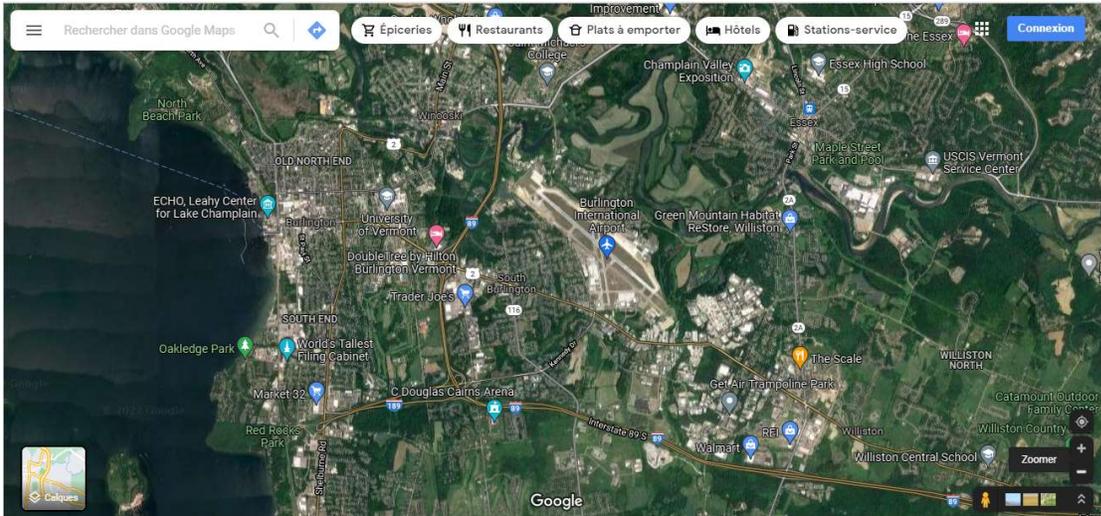
Je tiens aussi à mettre en parallèle la situation de Burlington et celle de Saint-Hubert.

Burlington : 42 550 habitants. Vs Saint-Hubert : 87 650 habitants.

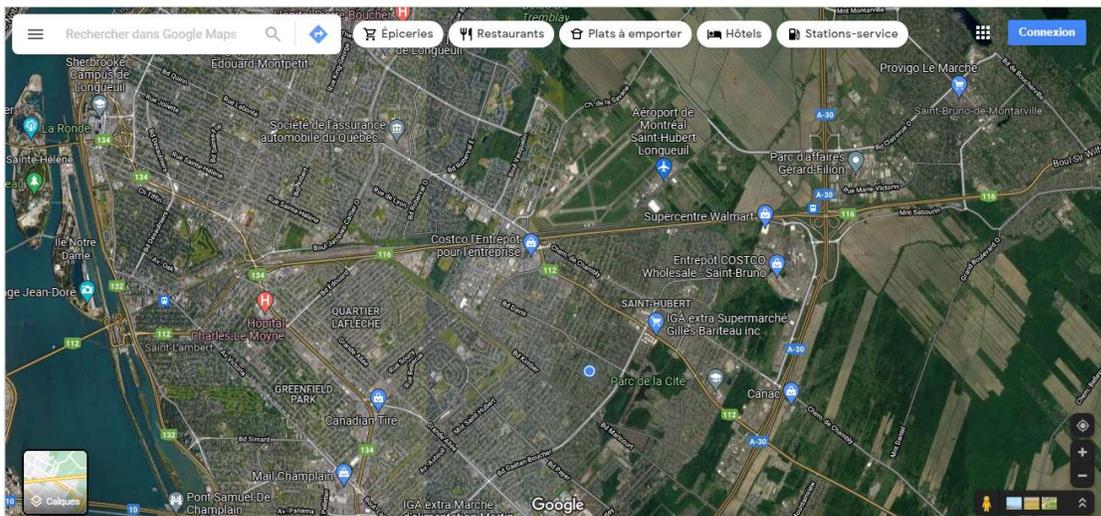
Donc à Saint-Hubert, minimalement le double de personnes touchées.

Sur les photos des abords de ces deux aéroports on constate aisément que peu d'habitations sont situées dans l'axe des pistes de l'aéroport de Burlington comparativement à Saint-Hubert où beaucoup plus de foyers sont touchés.

Burlington



Saint-Hubert



Un dernier point à considérer est le déficit actuel en infrastructures routières adéquates à l'intersection des routes 112 et 116. La congestion y est déjà installée systématiquement même en dehors des périodes de pointe et on voudrait rajouter plusieurs dizaines de véhicules ?

J'espère que ces inquiétudes et considérations qui ne sont pas que miennes seront prises en considération.