

“Mémoire en appuis au plan de développement de l’aéroport de St-Hubert - YHU”

Par : Sorin D. Sterescu

Pilote, citoyen de St-Hubert et administrateur du groupe Amis de l’aéroport de St-Hubert

Mémoire déposé aux commissaires,

Dans le cadre de de la consultation publique sur tenue par le député de Longueuil—Saint-Hubert,

M. Denis Trudel et la Ville de Longueuil.

Longueuil

17 mai 2022

Table des matières

Sommaire du mémoire	3
Identification de la problématique.....	4
Problématique réelle.....	4
L'enjeu, et sa perception	4
Identifier la voie de solution possible	4
Présentation du contexte.....	4
Quel est le cadre de référence.....	6
Les parties prenantes	6
Les acteurs primaires.....	7
Les autres acteurs, secondaires :	8
Sommaire des positions.....	10
Qu'en dit la littérature scientifique reliée à la problématique courante de l'aéroport de CYHU.....	11
La Solution :	13
Conclusion.....	14
Bibliographie.....	15
Articles, œuvres et références consultés	15
Médias sociaux :.....	15
Sites consultés :.....	15
Annexe	16

Sommaire du mémoire

Mesdames et Messieurs les Commissaires qui accueillent ce mémoire, merci de l'opportunité offerte de prendre position sur ce sujet qui me tient tant à cœur. Pour vous permettre de cheminer dans ma réflexion, sachez que j'ai choisi d'analyser la situation sous un aspect éthique avec une volonté de faire progresser ce dossier.

Je me nomme Sorin D. Sterescu, je suis de citoyen de St-Hubert depuis plus de 42 ans. J'ai passé mon adolescence sur le périmètre de CYHU d'abord, dans l'escadrille 643 St-Hubert des Cadets de l'air (1984-1990) et ensuite comme étudiant à l'École nationale d'aérotechnique- ENA (1988-1992). Je suis aussi un utilisateur des infrastructures aéroportuaires comme pilote privé et je suis un des administrateurs du groupe Facebook des Amis de l'aéroport de St-Hubert¹).

Établissons de facto, je suis pro-aviation, c'est un état intérieur très individualiste, une identité subjective, mais aussi un besoin et un objectif qu'est pour moi de pouvoir exercer ma passion, l'aviation, caractéristique d'une bonne vie. Mais je suis aussi un citoyen d'une société, ce qui sous-tends que, tous les autres membres ont aussi ces identités collectives qui deviennent des objectifs communs. Pour continuer à coexister pacifiquement, il doit y avoir coopération pour que l'avantage de tous les membres de cette coopération puisse fructifier. Pour éviter le dérapage individuel, le fondement doit être régi par une conception publique de la justice, donc une justice qui est commune. John Rawls, l'un des philosophes politiques, du XXe siècle, les plus étudiés et professeur dans les universités de Princeton, Oxford, Cornell et Harvard, mentionne dans son œuvre Théories de la Justice ².

« L'acceptation des principes du juste et de la justice forge les liens de l'amitié civique et établit la base de la sociabilité malgré les divergences qui demeurent... »

L'élément le plus commun, qui s'impose de lui-même, demeure la protection et l'épanouissement de l'harmonie dans les relations humaines plus particulièrement de cette amitié civile par, comme le mentionne une autre sommité dans le domaine de l'éthique Finnis³, : des pratiques de **coopération**, de **réciprocité**, de régulation de la vie sociale, conception **publique de la justice**, distribution/séparation des pouvoirs.

« Le bien commun correspond à l'ensemble des conditions qui rendent possible et qui favorisent le développement de chaque personne au sein de la société ». ⁴

Ma posture présentée dans ce mémoire est que l'aéroport de St-Hubert doit continuer à développer son offre de service dans une approche inspirée par le développement durable qui tiens compte des limitations que l'écosystème immédiat est prêt à concéder, c'est pour cela que je suis **pour** que cette démarche soit mise en œuvre.

Merci d'avance et bonne lecture,

¹ <https://fr-ca.facebook.com/groups/117767808267708/>, consulté le 13 mars 2022

² John RAWLS, Théorie de la justice, Traduit de l'anglais par C. Audard, Paris, Points, 2009 [1971]

³ John Finnis, Natural Law & Natural Rights, p.154 »

⁴ idem

Identification de la problématique

Problématique réelle

L'exploitant d'un aéroport souhaite développer davantage son offre de service et offrir plus de destinations, qui impliquent un accroissement du volume des vols commerciaux, surtout par des avions réactés nolisés (de type Boeings et Airbus), plusieurs acteurs locaux sont mobilisés. Certains ne voient pas ce plan d'un bon œil et souhaitent le contester devant les autorités. Certains y voient des opportunités commerciales et économiques et d'autres y voient une façon de maintenir actif un fleuron patrimonial et un pôle aéronautique riche .

L'enjeu, et sa perception

Le plan de développement est assujéti à un débat d'idées et à un débat d'acceptation sociale dans un contexte de vivre ensemble. Plusieurs consultations publiques sont, ou ont été, en préparation pour appuyer ou pas son adoption.

Est-ce que je prends position pour, contre ou je reste neutre face à cette initiative de développement que propose YHU? C'est un jugement de Salomon, car appuyer la démarche risque de rouvrir des plaies fraîchement guéries, entre les utilisateurs de l'aéroport et les citoyens voisins. S'y opposer nous privera d'améliorations aux infrastructures communes, tout en rajoutant une strate de pression sur la capacité de continuité de notre droit d'utilisation et d'exercer notre passion aéronautique.

Identifier la voie de solution possible

On doit trouver un « sweet spot », une entente qui permettra aux citoyens de faire respecter leur droit à la quiétude, surtout celle nocturne, tout en permettant un accroissement de l'offre de services de transport aérien aux citoyens et le développement économique de l'industrie qui aura des retombées majeures dans la région.

Présentation du contexte

Certainement que vous savez que l'aéroport de Saint-Hubert (CYHU) est une infrastructure régionale, dirigé par DASH-L⁵, organisme à but non lucratif qui est actuellement l'exploitant et propriétaire de l'aéroport, à la suite d'un transfert d'actifs effectué par Transports Canada en 2004.

Il s'agit du premier aéroport civil canadien, et d'un des plus anciens aéroports au Canada. Ouvert le 1er novembre 1927, il ne cède sa place dans la région qu'en 1941 à l'aéroport de Dorval (maintenant nommé Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal) qui sera reconnu comme l'aéroport principal de la région de Montréal. L'aéroport revit depuis les années 2000, grâce à un regain d'intérêt par l'industrie (un manque de pilotes

⁵ <https://dashl.ca/dash-l-une-equipe-en-mode-solution/> consulté le 1er février 2022.

générera une manne pour les écoles de pilotage). La majorité des riverains n'ont pas connu l'achalandage des années 60-80, la levée des boucliers est facile et forte. Ceci a engendré la création de regroupements de citoyens qui se plaignent du bruit associé aux diverses activités de l'aéroport (bruit des avions⁶).

Le plan proposé comporte plusieurs aspects intéressants comme accroissement de l'offre de service en transport aérien pour toute la population de la Rive-sud, mais ça viendra inévitablement avec un accroissement des certaines occurrences de bruits plus forts que la moyenne observée. Le développement futur généra des retombées intéressantes en termes d'emplois spécialisés et un rehaussement des services aéroportuaires qui bénéficiera à tous les utilisateurs des installations (propriétaires d'avions de loisir /privés, écoles de pilotage et noliseurs).

L'exploitation des infrastructures d'aéroports majeurs comporte de grands enjeux financiers. La littérature nous démontre que le phénomène de privatisation de ces grands ouvrages a été une solution dans plusieurs endroits, partout sur la planète, afin de réduire le fardeau des gouvernements obligés d'assurer l'exploitabilité d'une infrastructure souvent vieillissante et nécessitant parfois des agrandissements importants. Ce phénomène des années 1990 au Canada a été l'instigateur du transfert en 2004 vers DASH-L. Au fil des années, des prises de bec ont très fréquemment eu lieu entre des groupes (Comité antipollution des avions de Longueuil (CAPA-L⁷), les citoyens limitrophes, DASH-L et la communauté d'utilisateurs de l'aéroport. Une trêve entre les belligérants a été obtenue et instaurée depuis quelques années, tous ayant pilé sur leur orgueil en acceptant des compromis.

Urbanisme

Le nerf de la guerre est la proximité des zones résidentielles et des installations de l'aéroport. Le site de l'aéroport de Saint-Hubert a accueilli jusqu'en 1995 des importantes installations militaires (appelée la Base), le bâtiment qui accueille aujourd'hui la mairie de la ville de Longueuil était à cette époque le haut lieu du quartier général de la force Mobile de l'Armée canadienne⁸. La Base était composée d'une 50 aine de bâtiments de fonctions et d'habitations destinées aux militaires (PMQ⁹) qui au fil des ans furent reconvertis en quartiers résidentiels à haute densité. La zone de l'aéroport est très prisée en termes de pied carré d'intérêt résidentiel, car elle est en jonction de trois grandes artères de transport (la Rte 116, la A-30 et le Chemin de Chambly), elle partage sa limite sud-ouest avec un tronçon ferroviaire du Canadien National, assez achalandé qui dessert via sa gare la ligne de train de banlieue d'EXO-3 ¹⁰ reliant le Centre-ville jusqu'à Mont Saint-Hilaire. Soyons réalistes...le bruit est omniprésent...

Mobilité

Autre contexte socioculturel et économique à considérer sont l'absence d'options et d'offres de services en termes de transport régional. Dans un article du le Soleil du 31 janvier 2022, sous la plume de Carolyn Labie on peut lire qu'il y a des tensions entre le gouvernement du Québec et l'industrie.

⁶ <https://www.fm1033.ca/37616-2/> consulté le 1er février 2022

⁷ <https://capa-l.com/>, consulté le 13 mars 2022.

⁸ https://army.ca/wiki/index.php/Force_Mobile_Command, consulté le 13 avril 2022

⁹ <https://www.pmqfortwo.com/what-is-a-pmq/>, consulté le 13 avril 2022.

¹⁰ <https://exo.quebec/fr/planifier-trajet/train/mont-saint-hilaire/0/11450?arretSelected=4> consulté le 13 avr. 22

« Tout le monde est impatient de voir la stratégie caquiste. Les transporteurs, les aéroports et les élus municipaux. C'est le développement économique des régions qui en dépend »¹¹

On y apprend aussi dans un autre article du le Soleil, de Gille Gagné que l'offre de transport aérien régional n'est pas adéquate, parfois les vols coûtent deux à trois plus chers ¹², pour une distance équivalente, qu'ailleurs au Canada. On met en évidence qu'il y a très peu de vols vers des régions comme la Gaspésie et ces derniers sont à des tarifs très élevés, exemple un vol Montréal vers Gaspé coûterait deux fois (2x) plus cher qu'un vol reliant Montréal à Paris.

L'entité DASH-L tente, par son plan de développement, de stimuler l'économie régionale tout en permettant un accroissement de l'offre de service des transporteurs nolisés qui pourra bénéficier à toute la population de la région de la Montérégie.

Quel est le cadre de référence

Les encadrements normatifs qui conditionnent la réalisation de l'initiative de DASH-L sont assez clairs. Le domaine est sous juridiction fédérale, Transports Canada.

« 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 (incluant l'obligation de mitigation des nuisances sonores). Depuis le transfert de Transports Canada en 2004, Développement Aéroport Montréal – Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L/YHU¹³) est propriétaire des installations de YHU et responsable de les exploiter, de les gérer ainsi que de développer le site » ¹⁴

Dans le rapport intitulé « La privatisation des aéroports canadiens : un état de la situation ¹⁵» produit par le Pr. Jacques Roy, professeur titulaire au département de la gestion des opérations et de la logistique de l'HEC Montréal, février 2019, on mentionne les trois principaux types de modèles de gouvernance qui régissent les aéroports mondialement. A) Propriété du gouvernement, B) Propriété du gouvernement avec participation du privé dont la gestion (c'est le cas YHU) et C) Propriété ou exploitation par le privé

De plus l'axe municipal est aussi présent puisqu'ils siègent (ou siégeaient) au CA de Dash-L /YHU ¹⁶

Les parties prenantes

¹¹ <https://www.lesoleil.com/2022/01/31/transport-aerien-regional-deux-visions-saffrontent-a8f7e8422535f06395b47b4fb18f108b>, consulté le 13 avril 2022

¹² <https://www.lesoleil.com/2022/01/26/le-quebec-cancre-en-matiere-de-transport-aerien-interieur-au-pays-b5214e6b332faa4c9cb9286df3e80f72>, consulté le 16 mars 2022

¹³ DASH-L devient YHU le 13 avril 2022

¹⁴ Fiches informative <https://cyhu.ca/> consulté le 13 avril 2022

¹⁵ <https://cpp.hec.ca/wp-content/uploads/2019/02/PP-2017-09.pdf>, consulté le 13 avril 2022

¹⁶ <https://cyhu.ca/>, consulté le 13 avril 2022

Les acteurs primaires

1. *Le palier du gouvernement canadien : (ministère des Transports et ministère du Revenu national)*

Le gouvernement fédéral régit les opérations de transport aérien (RAC), il est l'organe normatif. Toutefois, lors du transfert des infrastructures aéroportuaires, il a pris position en ne considérant pas l'aéroport de St-Hubert comme un « aéroport désigné » au sens de la Loi sur le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (fait à rappeler, la région métropolitaine a déjà deux infrastructures majeures qu'un autre opérateur du type 2.b. cité ci-haut, Aéroports de Montréal (ADM), exploite et tente de rentabiliser (CYMX – Mirabel et CYUL- P-E-Trudeau), avec leur lot de défis. Cité dans le cadre normatif, un exploitant de service de transport de passager aérien (aérogare et terminal) ne peut exercer des fonctions sans cette désignation. Par conséquent il ne peut percevoir les droits et frais cités au cadre normatif. Ceci est la principale embûche de DASH-L/YHU. Car en ce sens le fédéral ne considère pas l'aéroport de St-Hubert (CYHU) comme un aéroport régional désigné dans la région métropolitaine, seulement P-E Trudeau/YUL y est inscrit.

2. *DASH-L /YHU :*

YHU propose le plan de développement pour un accroissement des services offerts à l'aéroport de Saint-Hubert. Plusieurs transporteurs "à rabais" souhaitent s'établir à St-Hubert et y offrir des vols à destination d'autres villes canadiennes, mais font valoir qu'ils ne seraient en mesure de rentabiliser leurs opérations que si on leur permettait aussi de relier d'autres villes aux États-Unis et dans les Antilles. Le financement des infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de ce projet dépend aussi directement du volume de vols envisagé et serait grandement facilité par l'ajout de destinations à l'international. Afin de réaliser ce grand projet, YHU doit être libéré des restrictions que lui a imposées le gouvernement fédéral en accordant à ADM l'exclusivité des vols réguliers internationaux pour la région métropolitaine. Ces restrictions empêchent en effet l'aéroport de St-Hubert d'offrir des vols au rabais vers l'étranger et ainsi de concurrencer les aéroports américains situés à proximité de la frontière et qui dispensent de tels services.

Cette vision de développement permettrait à l'aéroport de St-Hubert de desservir via ses futures installations, les quelques centaines de milliers québécois qui ont recours, chaque année, aux aéroports de Plattsburgh et de Burlington aux États-Unis, afin de pouvoir bénéficier de meilleurs prix. Dans l'intervalle, YHU entend poursuivre et bonifier ses activités dans le domaine des vols régionaux où il est d'ores et déjà fort actif, tout en cherchant à attirer chez lui des transporteurs à rabais capables de relier la région aux principales villes canadiennes. Pour ce faire YHU a lancé un vaste exercice de participation citoyenne.

3. *Les acteurs politiques :*

Les acteurs politiques de la région sont quant à eux majoritairement favorables, car l'accroissement des activités engendrera des revenus supplémentaires en taxes. Une plus grande autonomie financière équivaut aussi à moins de subventions de la ville et des réductions des dépenses liées au bail d'exploitation, mais ils sont soucieux de l'acceptation sociale d'une telle démarche. Du côté de la Ville de Longueuil, la mairesse Catherine Fournier, ayant pris une position favorable envers l'aéroport, s'est toutefois engagée auprès de la population lors

de sa campagne à la mairie, afin de tenir une consultation publique indépendante, via l'OPPL pour permettre à toutes les parties prenantes de s'exprimer concernant l'avenir de « notre » aéroport.

Elle appuie la démarche lancée par le député du Bloc Québécois de la circonscription fédérale de Longueuil--Saint-Hubert

Cette démarche commune de ces deux acteurs politiques arrive à un drôle de moment et laisse présager un voile d'incertitude et de doute par rapport à celle lancée par YHU dont les résultats ont été rendus publics le 13 avril 2022.¹⁷

Les autres acteurs, secondaires :

L'Association québécoise du transport aérien (AQTA¹⁸) est un organisme à but non lucratif qui regroupe les transporteurs aériens (avions et hélicoptères), les aéroports, les écoles de pilotage, les entreprises d'entretien d'aéronefs et les entreprises de services. Elle propose des pistes de solution afin de mieux gérer la problématique du bruit à l'aéroport de St-Hubert. La gestion du bruit fait partie intégrante de la réalité d'un aéroport en milieu urbain. Des experts se sont déjà penchés sur la question et des organismes reconnus ont établi des lignes directrices. Il est primordial de s'en inspirer. L'évaluation de ces données permettra d'appliquer « l'approche équilibrée » en matière de gestion de bruit développée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). L'AQTA met en garde contre l'arrivée des « gros porteurs » si la gestion du bruit a de la misère avec les petits monomoteurs...

La Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (CCIRS¹⁹) est le troisième plus important regroupement d'affaires au Québec. Le développement de la zone aéroportuaire de Saint-Hubert est, depuis plusieurs années, un enjeu majeur pour la CCIRS. Son expertise dans les dossiers de transport, sa vision globale, sa portée régionale et sa capacité à mobiliser les gens d'affaires lui ont valu, à une certaine époque, de se voir dédier quatre sièges au sein du conseil d'administration de DASH-L. Ces quatre sièges sont comblés par nominations effectuées par le conseil d'administration de la CCIRS et les représentants défendent les intérêts de ses membres.

La problématique du bruit de l'Aéroport est intimement reliée à la fréquence de vols des avions générés principalement par les écoles de pilotage. On ne peut nier que le bruit est source de désagréments pour les citoyens qui la vivent.

Depuis la création de la zone aéroportuaire et de son passage à l'aviation civile, l'industrie aéronautique et celle du pilotage ont effectivement connu une croissance soutenue qui risque de s'accroître. La solution préconisée par

¹⁷ https://cyhu.ca/wp-content/uploads/2022/04/YHU-participation-citoyenne_Rapport-de-PGC_13-avril-2022.pdf

¹⁸ <https://aqta.ca/DATA/CMSDOCUMENT/2408~v~audience-st-hubert-memoire-de-l-aqta.pdf> consulté le 12 mars 2022

¹⁹ https://ccirs.qc.ca/wp-content/uploads/2018/10/CCIRS_memoire_consultation_bruitAvions5mars2010.pdf consulté le 12 mars 2022

la Chambre de Commerce a l'avantage de permettre à l'aéroport de continuer à se développer en percevant les revenus qui sont essentiels à sa survie.

CAPA-L²⁰(Comité antipollution des avions Longueuil), dont la porte-parole est Mme Johanne Domingue, demandent aux élus de la ville de Longueuil de s'assurer de limiter le bruit des avions en provenance de l'aéroport Saint-Hubert. Leur prise de position contre l'expansion des activités aéroportuaires date du début des années 2000. Cette fois-ci, les citoyens sont préoccupés par la présence des plus gros avions de type Boeings que les affrêteurs /noliseurs, comme PASCAN, MaxAir et Chrono Aviation et autres installés à CYHU entendent exploiter de jour comme de nuit. Ils craignent pour leur qualité de vie et ont soulevé et cité le problème du bruit des hélicoptères qui sont encore plus présents dans le ciel de Longueuil. Ils ont rappelé les grandes lignes des dix ans de lutte contre le bruit des avions des écoles de pilotage et les mesures adoptées dans une décision hors cour.

La mission de **L'Association des Pilotes de l'Aéroport de St-Hubert** (APASH²¹) est de faire la promotion d'une aviation générale responsable (civile, non commerciale et de loisir) présente à CYHU. APASH a comme membres des pilotes et propriétaires d'aéronefs privés utilisant les installations de CYHU. Bien que ses membres ne soient pas directement visés par les récriminations du CAPA-L, ils en subissent toutes les pressions. À la suite du dénouement juridique, les membres de l'APASH ont dû se soumettre aux nouvelles réglementations et adapter leur utilisation des infrastructures de CYHU. L'APASH bénéficie de l'appui des nombreuses communautés de pilotes. (APBQ²², COPA²³, et Pilotes Québec).

L'APASH a pris le mandat informel d'informer, et d'éduquer les citoyens et les adeptes aéronautiques. Nos membres ont assisté à plusieurs conseils de ville pour apporter des données probantes sur l'interprétation des courbes de bruit NEF et dévoiler les préceptes de misophonie²⁴. En collaboration avec les médias sociaux et locaux, ils ont organisé, deux années de suite, un événement nommé Jeunes en vol (JEV) permettant de faire découvrir le monde de l'aviation à plus de 250 jeunes. Les événements de l'APASH ont été très prisés, la stratégie a été payante, car ils ont réussi à faire contrecoup à l'image négative dépeinte. Par la suite, il y a eu création d'un groupe ouvert sur Facebook²⁵ pour maintenir le flot d'informations « positives » sur les activités aéroportuaires. De plus, des ajustements coûteux ont été faits aux flottes sur l'aéroport pour les rendre conformes aux nouvelles exigences en matière de gestion du bruit (installation de silencieux et ajustement de leurs procédures, NADP²⁶). Plusieurs écoles et particuliers ont aussi modifié leurs cédules de vol pour respecter les limites imposées.

²⁰ <https://capa-l.com/historique-3/> consulté le 20 mars 2022

²¹ <https://www.facebook.com/groups/117767808267708>, consulté le 13 mars 2022

²² <https://www.aviateurs.quebec/> consulté le 13 mars 2022

²³ <https://copanational.org/fr/> consulté le 13 mars 2022

²⁴ <https://www.revmed.ch/revue-medicale-suisse/2015/revue-medicale-suisse-462/la-misophonie-ou-l-aversion-pour-le-bruit-a-propos-d-un-cas-clinique>, consulté le 21 mars 2022

²⁵ [Les amis de l'Aéroport St-Hubert | Facebook](#), consulté le 20 avril 2022

²⁶ *Noise Abatement Departure Procedure* ou Procédure de réduction du bruit les des départs d'avions.

La réalité, aussi cruelle qu'elle soit, est que partout dans le monde les villes ont continué à développer leurs complexes domiciliaires et l'étalement urbain juxtaposé en proximité d'un aéroport, d'un axe routier ou d'une gare de triage... sachant qu'inévitablement quelqu'un se plaindrait du bruit.

Mais ça, c'est une histoire...

Sommaire des positions.

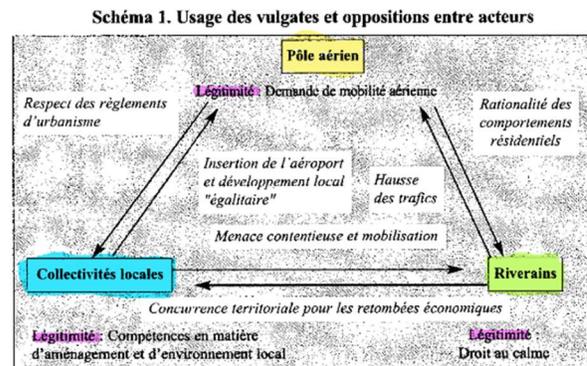
Tableau 1: résumé des positions des acteurs

	Pour	Contre
Organes normatifs	Protection des utilisateurs, meilleurs services à la société. Perception des droits.	Protection du statu quo, déontologie, respect des lois
Les principaux intéressés	Offrir des choix alternatifs aux citoyens, le droit à tous de voyager à moindre coût. Faire croître la richesse collective. Protectionnisme de l'économie	Respect des limites environnementales. Acceptation sociale requise. Limiter les bruits la nuit.
Représentants politiques paliers municipaux et fédéraux	Réduire l'impact des subventions (charge financière des villes) Essor économique. Réduction de la pauvreté.	Protéger les droits de quiétude des citoyens. Impact sur les systèmes de santé
Industrie	Leviers au développement local, partage des richesses	Dois être fait de manière durable (DD)
Société civile	Maintien des services, du droit à exercer une passion, un loisir, une activité sociale	Principes d'équilibre et justice sociale, cohabitation nécessaire.

Qu'en dit la littérature scientifique reliée à la problématique courante de l'aéroport de CYHU

Reference #1 : FABUREL

Dans l'article²⁷ intitulé : Lorsque les territoires locaux entrent dans l'arène publique ; retours d'expérience en matière de conflits aéroportuaires, l'auteur et professeur à l'université de Lyon, Gabriel FABUREL, constate que les enjeux liés au des développements des aéroports sont communs. Le bruit des avions est prépondérant en termes de récriminations. Une percée est observée par les acteurs du territoire local, qui évoluent ainsi que les valeurs soutenues par ces derniers. Selon l'auteur, la force démontrée par ces nouveaux acteurs et leurs nouvelles valeurs permet de faire barrage et même définir certains des objectifs politiques liés à la gestion des aéroports. La gestion du bruit se hisse au même niveau que des considérations environnementales dans le développement structurant des capacités aéroportuaires observées internationalement. Il introduit l'existence d'une dynamique multi-partie entre les acteurs dans un contexte de débat de valeur et droits de chacun.



Source : Faburel & Barraqué, 2002

Reference #2 : ZUPAN

Dans le rapport 153 de l'International Transport Forum de OCDE article²⁸ intitulé : *Upgrading to world class: the future of the New York region's airports*, l'auteur Jeffrey M. ZUPAN²⁹, confirme la problématique liée au manque de capacité pour gérer les volumes de passagers aériens, qui devraient atteindre plus de 150 millions à la fin des années 2030. Ceci aura un impact sérieux sur la capacité de la région à se développer économiquement. Parmi les solutions possibles dans le cas étudié (New York) on cite une plus grande utilisation d'autres aéroports régionaux hors de la région centrale comme une option pour fournir la capacité nécessaire, advenant qu'un accroissement des pistes des deux principaux aéroports (JFK et LGA) ne puisse être mis en place. CYHU peut être la réponse à la saturation de CYUL.

²⁷ Espaces et sociétés : revue critique internationale de l'aménagement, de l'architecture et de l'urbanisation / dir. publ. Serge Jonas. 2003. Source gallica.bnf.fr / Association pour le Développement d'Espaces et sociétés, consulté le 21 mars 2022.

²⁸ Zupan, Jeffrey M. (2014), "Upgrading to world class: the future of the New York region's airports", in International Transport Forum, Expanding Airport Capacity in Large Urban Areas, OECD Publishing, Paris. DOI: <https://doi.org/10.1787/9789282107393-2>-en consulté le 22 mars 2022

²⁹ https://law.pace.edu/sites/default/files/LULC/Conference_2015/Zupan2.pdf

Reference #3 : YAMAGUCHI

Dans le même rapport de l'OCDE²⁵ on retrouve l'article : *Evolution of metropolitan airports in Japan: airport development in Tokyo and Osaka* de Katsuhiko, YAMAGUCHI³⁰, l'auteur expose les enjeux observés au Japon, au moment où la recherche de l'emplacement d'un établissement secondaire pour un autre aéroport avait commencé. Ceci fut déclenché entre autres, car les citoyens en proximité des aéroports d'origine, Haneda et Itami, étaient exaspérés par le problème du bruit. En conséquence l'emplacement des aéroports secondaires, respectivement Narita et Kansai, devait être situé loin du centre-ville. Néanmoins, l'aéroport de Narita a longtemps souffert de la résistance des résidents locaux et des groupes environnementaux. A Osaka, l'aéroport du Kansai a dû être construit en récupérant une île dans la région de la baie, ce qui a inévitablement entraîné des dépenses d'investissement élevées.

La dépendance historique du développement des aéroports dans les grandes régions métropolitaines a causé d'importantes difficultés à l'expansion socio-économique cependant il cite que l'utilisation via la méthode KAIZEN –amélioration continue du système existant – a permis d'augmenter progressivement les créneaux d'atterrissage à l'aéroport de Haneda et de l'aéroport de Narita, même si cela a pris du temps. Il mentionne que l'amélioration de l'accès à et depuis l'aéroport et la planification multimodale sont quelques-uns des problèmes à traiter. Encore ici CYHU se positionne très bien.

Reference #4 : PLOTTU

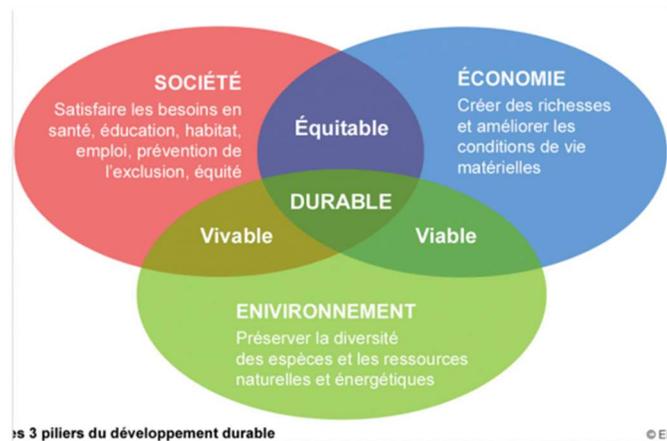
Le maître de conférences en économie, Mme Béatrice PLOTTU mentionne dans son article³¹ paru dans la Revue d'Économie Régionale et Urbaine, numéro 3 (2005) que la réalisation de projets publics d'infrastructure du territoire comme la construction d'un aéroport, sera confronté à rencontrer de multiples oppositions, faire l'objet de conflits voire de blocages de la part de divers groupes d'opinion. On met en évidence les difficultés de « ...légitimer des projets publics dans un contexte décisionnel devenu plus complexe, du fait des limitations budgétaires, de la multiplication des niveaux décisionnels, de l'émergence de nouvelles préoccupations sociétales, en particulier une sensibilité croissante des citoyens aux contraintes environnementales et leur désir de participer de façon plus active à l'orientation des choix publics... » Elle met en emphase que la présence de ces nouvelles conditions influence la légitimité du résultat d'un choix sans consultation, car cette démarche a toutes les chances d'être contestée.

Mme Plottu considère que l'évaluation et l'aide à la décision mises en œuvre dans le cadre de l'analyse **coûts-avantages** ne constituent pas, un cadre de nature à favoriser la participation du citoyen à la prise de décision publique. Elle préconise une séparation de principe entre participation au débat (située plus en amont du projet) et prise de décision. Mais comment franchir le pont et concilier le débat public et la décision rationnelle au sein d'un même modèle d'évaluation ? La présente consultation adresse ce point.

³⁰ Yamaguchi, Katsuhiko (2014), "Evolution of metropolitan airports in Japan: airport development in Tokyo and Osaka", in International Transport Forum, Expanding Airport Capacity in Large Urban Areas, OECD Publishing, Paris. DOI: <https://doi.org/10.1787/9789282107393-4-en>, consulté le 29 mars 2022

³¹ <https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2005-3-page-355.htm>, consulté le 29 mars 2022

Tableau 2 approche du Développement Durable



La Solution :

Aller de l'avant avec le plan de développement permettra aux futurs opérateurs aériens d'accéder à de nouvelles installations pour étendre leur offre de services à des voyageurs locaux qui recherchent des vols régionaux et internationaux plus abordables. Ces opérations aériennes doivent toutefois être tenues responsables du volet « cohabitation ». Ayant accès des nouvelles routes /trajet, celles-ci doivent être modulées dans un contexte de bonne cohabitation avec les riverains, ces nouvelles routes imposeront des appareils de plus récente génération, plus silencieux et dotés de moyens des mitigations des nuisances sonores, les créneaux horaires diurnes seront aussi plus possibles et ceux nocturnes réduits ou éliminés, toutes des orientations qui sont des conditions de la durabilité de ce développement.

La valeur du bien commun qu'on associé à une infrastructure aéroportuaire de transport régional consiste entre autres, à des emplois spécialisés et de rémunération supérieure, une offre de mobilité de proximité qui permet d'éviter les trajets peu efficaces pour rejoindre les autres aéroports situés plus loin du centre-ville de la métropole, mais aussi des pôles industriels, et socioéconomiques des banlieues. Des infrastructures qui généreront des possibilités d'aérotourisme et qui seront maintenues pour l'ensemble des utilisateurs des acteurs publics et privés. Les droits et taxes prélevées a continuerons aussi à l'autofinancement des opérations. La dimension régionale de l'infrastructure permettre de conserver la flotte d'aéronef privé déjà présente à CYHU tout en leur permettant d'accroître les commodités comme des désignations de port d'entrée au sens des douanes et accises, ceci permettra à toute l'aviation de loisir de quitter les centres hyper achalandés commercialement comme YUL pour une cohabitation plus harmonieuse à St-Hubert.

La gouvernance de YHU doit se doter /maintenir un canal pour la gestion des relations avec les concitoyens (plaintes sur les bruits, axes d'améliorations, citoyens, ambassadeurs). Tel que le mentionnait Mme Plottu pour favoriser l'adhésion de la population, YHU doivent rapprocher ces derniers dans les processus du débat des idées. Ils doivent mettre en place un comité multipartite qui est alimenté par cette tribune participative adossée à une

revue quartile des diverses métriques (ICP/KPI³²) instaurées et d'une obligation de résultat et les retombées civiles distribuées au sein de la population.

Conclusion

La cohabitation d'un aéroport nichée dans un territoire urbain dont la population est en constate l'épanouissement est inévitablement assujettie des conflits. Les experts et la revue des articles spécialisés nous ont bien renseignés à ce sujet, surtout au niveau des limites sonores que le commun citoyen peut considérer comme acceptables. Nier l'existence et les droits de l'un ou l'autre d'être et d'exercer des fonctions civiles ou commerciales n'est pas possible.

L'approche éthique se veut une solution moderne aux divers problèmes du « Vivre ensemble dans la diversité » elle mentionne que les contraintes existantes dans la dynamique doivent être fondées sur la raison et non sur les traditions ou des préférences de la majorité ou au pouvoir.

Donc, Oui au développement l'aéroport, mais pas sans des mesures d'atténuation du bruit!

La dynamique de l'aéroport de St-Hubert et de son futur plan de développement est une question de développement durable et de vivre ensemble pour un bien commun que toute la population de la grande ville de Longueuil est bénéficiaire.

Les moyens requis dépassent le cadre municipal, mais les retombées et les désagréments sont surtout ressentis par les acteurs limitrophes aux installations. C'est leurs voix et intérêts qui doivent primer dans une harmonie qui permettra une suite à ce projet de partenariat industrie – communauté de fleurir.

Des relations avec les concitoyens, cette tribune participative doit être maintenue et les retombées civiles distribuées au sein de la population.

-X-

³² KPI = Key performance indicator https://fr.wikipedia.org/wiki/Indicateur_clé_de_performance, consulte le 2 mai 2022.

Bibliographie

Articles, œuvres et références consultés

FABUREL, Gabriel, *Espaces et sociétés : revue critique internationale de l'aménagement, de l'architecture et de l'urbanisation* / dir. publ. Serge Jonas. 2003. Source [gallica.bnf.fr / Association pour le Développement d'Espaces et sociétés](https://gallica.bnf.fr/), consulté le 21 mars 2022.

ZUPAN, Jeffrey M. (2014), "Upgrading to world class: the future of the New York region's airports", in *International Transport Forum, Expanding Airport Capacity in Large Urban Areas*, OECD Publishing, Paris. DOI: <https://doi.org/10.1787/9789282107393-2-en> consulté le 22 mars 2022

YAMAGUCHI, Katsuhiko (2014), "Evolution of metropolitan airports in Japan: airport development in Tokyo and Osaka", in *International Transport Forum, Expanding Airport Capacity in Large Urban Areas*, OECD Publishing, Paris. DOI: <https://doi.org/10.1787/9789282107393-4-en>, consulté le 29 mars 2022

PLOTTU Béatrice, « Comment concilier débat public et décision rationnelle ? Vers une méthode d'évaluation démocratique », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2005/3 (juillet), p. 355-372. DOI : 10.3917/reru.053.0355. URL : <https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2005-3-page-355.htm>

RAWLS John, *La justice comme équité. Une reformulation de Théorie de la justice*. La Découverte, « Poche / Essais », 2020, ISBN : 9782707154606. URL : <https://www.cairn.info/la-justice-comme-equite--9782707154606.htm>

FINNIS John, *Natural Law and Natural Rights*, vol. 2, Oxford University Press, coll. « Clarendon Press », 1980 (ISBN 978-0-19-959914-1),

PRAT dit HAURET Christian: LES DÉCISIONS ÉTHIQUES À LA LUMIÈRE DU CADRE CONCEPTUEL DE FORSYTH, Source <https://www.cairn.info/revue-management-et-avenir-2010-3-page-367.htm>

Médias sociaux :

<https://fr-ca.facebook.com/groups/117767808267708/>, consulté le 13 mars 2022

Sites consultés :

<https://dashl.ca/dash-l-une-equipe-en-mode-solution/> consulté le 1er février 2022.

<https://www.fm1033.ca/37616-2/> consulté le 1er février 2022

<https://capa-l.com/>, consulté le 13 mars 2022.

https://army.ca/wiki/index.php/Force_Mobile_Command, consulté le 13 avril 2022

<https://www.pmqfortwo.com/what-is-a-pmq/>, consulté le 13 avril 2022.

<https://exo.quebec/fr/planifier-trajet/train/mont-saint-hilaire/0/11450?arretSelected=4> consulté le 13 avr. 22

<https://www.lesoleil.com/2022/01/31/transport-aerien-regional-deux-visions-saffrontent-a8f7e8422535f06395b47b4fb18f108b>, consulté le 13 avril 2022

<https://www.lesoleil.com/2022/01/26/le-quebec-cancrer-en-matiere-de-transport-aerien-interieur-au-pays-b5214e6b332faa4c9cb9286df3e80f72>, consulté le 16 mars 2022

<https://cyhu.ca/> Fiches informative consulté le 13 avril 2022

<https://cpp.hec.ca/wp-content/uploads/2019/02/PP-2017-09.pdf>, consulté le 13 avril 2022

https://cyhu.ca/wp-content/uploads/2022/04/YHU-participation-citoyenne_Rapport-de-PGC_13-avril-2022.pdf, consulté le 13 avril 2022

<https://aqta.ca/DATA/CMSDOCUMENT/2408~v~audience-st-hubert-memoire-de-l-aqta.pdf> consulté le 12 mars 2022

https://ccirs.qc.ca/wp-content/uploads/2018/10/CCIRS_memoire_consultation_bruitAvions5mars2010.pdf consulté le 12 mars 2022

<https://capa-l.com/historique-3/> consulté le 20 mars 2022

<https://www.facebook.com/groups/117767808267708>, consulté le 13 mars 2022

<https://www.aviateurs.quebec/> consulté le 13 mars 2022

<https://copanational.org/fr/> consulté le 13 mars 2022

<https://www.revmed.ch/revue-medicale-suisse/2015/revue-medicale-suisse-462/la-misophonie-ou-l-aversion-pour-le-bruit-a-propos-d-un-cas-clinique>, consulté le 21 mars 2022

https://law.pace.edu/sites/default/files/LULC/Conference_2015/Zupan2.pdf

Annexe

Références supplémentaires

- Ville de Longueuil
 - <https://longueuil.quebec/fr/nouvelles%2Fpresentation-dun-ambitieux-plan-daffaires-pour-laeroport-montreal-saint-hubert-yhu-le>
 - <https://www.cdcal.org/wp-content/uploads/2019/09/Portrait-social-Saint-Huber-WEB.pdf>
- Aéroport de St-Honoré
 - <https://www.ville.sthonore.qc.ca/developpement/commerces-et-industries/poles-economiques/>
- Aéroport de Saint-Jean sur Richelieu
 - <https://sjsr.ca/wp-content/uploads/2020/10/dynamique-du-reseau-aeroportuaire.pdf>