

## Mémoire individuel: Consultation publique, « De la gestion du bruit au développement »

Je suis, Jacques Morin, fier longueuillois, depuis 1998, propriétaire et j'habite près de l'école Carillon à quelques kilomètres de l'aéroport.

Je suis expert en rien mais j'essaie de faire de mon quotidien et du quotidien de ceux et celles qui m'entourent un espace de vie, de liberté, de solidarité, de convivialité... Bien que mon avenir soit plus « restreint » que mon passé, j'en suis préoccupé, pas seulement pour moi, mais pour ceux et celles qui sont plus jeunes.

La crise climatique, les experts le disent, ira en s'accroissant si nous ne prenons pas les mesures qui s'imposent et cela immédiatement. Parmi ces mesures la fin de l'utilisation des hydrocarbures, le plus tôt possible, est une avenue incontournable. Les transports automobiles, aériens, maritimes sont les grands producteurs de pollution, de GES et autres... La COVID nous a démontré la dangerosité du transport aérien dans la propagation du virus... Il nous faut donc personnellement et collectivement réduire l'utilisation de ces transports nocifs pour l'avenir de la planète et de ses habitants. L'avis des experts en climat me semble plus crédible que l'avis des gens d'affaires et des développeurs en aéronautique.

Comment comprendre que, dans cette situation d'évidence et d'urgence, DASH-L, propriétaire et gestionnaire de l'Aéroport de St-Hubert, propose l'agrandissement de ses installations et la croissance des vols provinciaux, canadiens et internationaux ?

« Le nombre de mouvements (décollage ou atterrissage) devrait augmenter de 15 000 (9%) en regard des 160 000 enregistrés en 2019 avant la pandémie » peut-on lire sur son site web. Combien de décollages/atterrissages par jour ? Ma calculatrice m'indique : de 438 à 476!

[https://s3.ca-central-1.amazonaws.com/ehq-production-canada/f76cbb45c4aca25f5fdb234250fd23a9578ca15/original/1636507710/13413bbdfa9e03d5512db001fa85b4ee\\_YHU\\_FI6\\_Un\\_climat\\_sonore\\_contro%CC%82le%CC%81\\_une\\_fre%CC%81quentation\\_sense%CC%81e.pdf?1636507710](https://s3.ca-central-1.amazonaws.com/ehq-production-canada/f76cbb45c4aca25f5fdb234250fd23a9578ca15/original/1636507710/13413bbdfa9e03d5512db001fa85b4ee_YHU_FI6_Un_climat_sonore_contro%CC%82le%CC%81_une_fre%CC%81quentation_sense%CC%81e.pdf?1636507710)

### **Quel plan de développement ?**

« 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 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 Plattsburg 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) ». (YHU participation citoyenne/Rapport sur la démarche p. 1-2)<sup>1</sup>.

J'ai écouté cette présentation où le président de DASH-L décrivait à grands traits le plan de développement dont j'ai retrouvé trace dans le **Rapport YHU participation citoyenne** cité ci-haut. Ce rapport apporte quelques précisions intéressantes. Le plan se résume en ceci: c'est que l'Aéroport **s'agrandisse** le plus possible d'ici 2037 (aérogare, infrastructures, terrains, augmentation des vols...).

---

<sup>1</sup> N.B. Le sondage fait par DASH-L est peu crédible et les conclusions tirées sont outrageusement partisans.

## Questions sur le plan de développement et sur les infos du rapport

- Comme citoyen, je me demande quelles sont les « **parties prenantes** » (gens d'affaires, groupes de citoyens, santé publique, élus municipaux, citoyens...) qui ont été consultées pour l'élaboration de ce plan qui doit exister sur papier en quelque part ?
- À la page 34 de ce rapport, une carte précise les zones où les développements résidentiels devraient être interdits et les zones à développement limité. La ville a-t-elle été avisée et a-t-elle consenti à ces limites ? Qu'arrivera-t-il aux citoyens, consultés ou pas, habitant déjà ces zones ?
- Pourquoi ce développement ? M. Vaillancourt, président du CA de DASH-L, avoue dans cette conférence à la Chambre de commerce, que l'aéroport ne peut être rentable qu'avec l'ajout de destinations intérieures et internationales. L'appât économique est lancé par M. Vaillancourt en supposant que les nouvelles destinations seront à faibles coûts pour les usagers! Évidemment, la croissance des retombées économiques évaluées, par qui ?, à 664 millions en 2018 sont l'argument décisif.
- Quels sont les avantages de ce développement pour la population du Grand Longueuil ?
- Quels bienfaits pour les enfants, les familles, le personnel qui fréquentent l'école Carillon, par exemple, et qui reçoivent les retombées de tous ces vols qui leur passent « sur la tête », jour après jour ?
- Déjeuner ou se réveiller au son des moteurs des avions dès 7h00, être accompagnés par la même symphonie à 12h, 16h, 19h, pour finalement essayer de dormir malgré ces vrombissements vers 23h, un avantage ?
- Quelles études de la Santé publique ou d'experts neutres démontrent que le trafic actuel aérien n'est pas nocif pour la santé des gens survolés ?
- Quels pronostics sur la santé sont faits en regard de l'accroissement des vols ?
- Quelles conséquences sur les maladies pulmonaires ? Le stress ?
- Est-ce que les membres du C.A. de DASH-L habitent la région de Longueuil ?
- Combien de membres du C.A. possèdent un avion ou un hélico privé ?
- Le REM facilitera l'accès à l'aéroport de Dorval. Pourquoi vouloir développer davantage YHU ?
- Qui paiera les infrastructures nécessaires à ce développement ? DASH-L ou les citoyens par leurs impôts et leurs taxes fédérales, provinciales, municipales ?
- Qui peut devenir membre actif de DASH-L ?
- La ville a-t-elle encore des représentants au C.A. de DASH et peut-elle faire valoir les avis de ses citoyens ?
- Quel est le budget de DASH-L ?
- Où trouver ses règlements généraux, son rapport d'activité et son bilan financier, indiquant, notamment les apports à la ville de Longueuil ou les dépenses que la ville de Longueuil doit consentir à cet OSBL ?

## Conclusion

Il m'apparaît évident qu'avant d'entreprendre tout projet d'agrandissement, il faut évaluer les retombées actuelles sur la santé et le bien-être de la population. Les retombées économiques de **projets alternatifs**, par exemple pôle de développement de services publics – musée, centre sportif, jardin, centres de recherche pour transports écologiques, espaces verts... seraient peut-être plus avantageuses pour la population.

Je soutiens donc qu'un **moratoire** est la solution raisonnable et la meilleure. Quand le transport aérien diminuera son empreinte écologique et développera des avions de tous genres (gros transporteurs, avions privés, hélico...) sans effets nocifs pour la santé physique et psychologique de la population, un projet de développement serait à considérer.

Je souhaite que ces réflexions puissent, avec d'autres, apporter une contribution à cette consultation. J'ose espérer que DASH-L, par la voix de son ou ses représentants fera montre d'écoute et « atterrira » avec moins de condescendance qu'il n'en a manifestée jusqu'à maintenant...

Je terminerai par le poème de la page suivante, Longueuil « plein air ». Merci, de votre écoute, merci aux personnes qui ont contribué à la mise sur pied de la présente consultation.

**Jacques Morin, citoyen de Longueuil, mai 2022.**

## Longueuil « plein air »

Longueuil prétend qu'elle a du flair  
En développant sa « signature aéroportuaire ».  
Nos développeurs et magiciens économiques en sont fiers  
Sacrifiant tranquillité, air pur et espaces verts!  
Bienvenue aux hélicos, aux B-737 et A-220, transporteurs de partout  
À Longueuil, et dans son ciel, dorénavant, vous êtes chez vous!

En héritage, à nos enfants et petits enfants, futurs éclopés :  
Grandes pistes asphaltées et rénovées,  
Entourées de rues congestionnées,  
D'air vicié, pollué, kéroséné, nocif pour nos santés  
De bruyants cerfs-volants d'acier,  
Des chants d'oiseaux enregistrés.

Au temps de l'urgence climatique et d'un « pacte » pour un environnement menacé,  
Pour une transition responsable et une empreinte diminuée  
N'ont rien trouvé aujourd'hui, nos décideurs, pour assurer demain  
Que le vieux modèle économique qui consume tout, sans fin  
Et ne respecte de la vie que ce qui se monnaie, se calcule  
Et fait résonner l'assiette fiscale sans soucis d'écologiques reculs.  
De toute façon, nous finirons tous dans une commune bière  
Aussi bien en profiter et s'envoyer en l'air.

Citoyennes et citoyens, que faisons-nous, que ferons-nous  
Sinon aider nos « in-décideurs » à se tenir debout.  
Ne ratons pas l'occasion de leur dire : « Quelle belle ville, encore, nous avons!  
Elle n'est pas à vendre à Max, Pascan, Sunwing, Chrono Aviation...  
Respectez notre bien-être, il n'y a pas que AMSL et DASH-L  
À vouloir se déployer et respirer sur la terre et dans le ciel! »

Soyons citoyens « à réaction »!  
N'attendons pas de constater qu'il est trop tard et que nous « s-avons »!



Jacques Morin, citoyen de Longueuil.