



Le projet de DASH-L pour le développement de  
l'aéroport de Saint-Hubert : un projet à  
contresens de la protection du climat et des  
demandes du GIEC

Mémoire présenté dans le contexte de la  
Consultation publique Aéroport Saint-Hubert

Rive-Sud en transition  
20 mai 2022

## Qui nous sommes

Face aux urgences environnementales (climat, biodiversité, pollution, raréfaction des ressources), notre mouvement citoyen Rive-Sud en transition œuvre à améliorer nos milieux de vie pour les rendre plus verts, plus solidaires et résilients. Il est non partisan et cherche à élaborer avec les citoyen.ne.s des solutions locales et collectives face aux enjeux écologiques, politiques, économiques, énergétiques et sociaux.

### Vision

Rive-Sud en transition s'appuie sur le droit à un environnement sain. Il situe l'être humain comme faisant partie de la nature et du vivant, ce qui implique le respect et la protection des éléments qui soutiennent la vie : biodiversité, climat, air, eau, sols.

## But de notre prise de parole

Dans ce bref document, nous souhaitons principalement mettre en évidence la nécessité de tenir compte de l'urgence climatique non pas comme une éventualité, mais comme la réalité à laquelle nous sommes tous confrontés, dans la prise de décision entourant le développement de l'aéroport de Saint-Hubert.

## Le projet de DASH-L

Sur le site de YHU (<https://cyhu.ca/>) on annonce le projet comme suit :

*YHU Montréal Saint-Hubert s'est doté d'une nouvelle image afin de refléter le vent de changement qui souffle sur VOTRE aéroport. En phase avec notre environnement, YHU s'engage à offrir des services aéroportuaires modernes, efficaces et accessibles aux passagers, aux compagnies aériennes et aux divers métiers de l'aviation. Dans un avenir rapproché, YHU vous offrira des vols aux meilleurs prix pour des destinations soleil ainsi que vers plusieurs villes canadiennes et américaines. Soyez les bienvenus à YHU: là où le dynamisme et l'innovation motivent nos actions.*

YHU vise à élargir l'offre de ses vols vers des destinations locales, régionales ou internationales. L'accessibilité, la facilité pour rejoindre des destinations que ce soit pour le travail ou le loisir (destinations soleil), à moindre coût font partie des objectifs de YHU qui prévoit accroître l'achalandage de l'aéroport.

## Le secteur de l'aviation et l'environnement

Bien que le secteur de l'aviation fasse des efforts pour réduire les GES sur de nombreux aspects (technologiques, opérationnels, structurels)<sup>1</sup>, ce secteur a connu une hausse importante de ses émissions : le Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation, créé en 2012 et arrivé à échéance en 2020, est très loin d'avoir atteint l'« objectif ambitieux » qu'il s'était fixé. Durant cette période, « les émissions absolues de GES des transporteurs aériens canadiens ont augmenté de 53,2 % », indique une note d'information préparée pour le ministre des Transports du Canada, Omar Alghabra, que *La Presse* a obtenue en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. Il s'agit d'une augmentation de 4,4 % par année, précise le document, daté du 12 août 2021, qui explique cette croissance par l'augmentation du trafic aérien.<sup>2</sup>

Selon Mehran Ebrahimi, directeur de l'Observatoire international de l'aéronautique et de l'aviation civile à l'École des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Montréal (ESG UQAM), pour réduire les émissions de GES de l'aviation, il faut réduire le nombre d'avions et, surtout, ne plus s'en servir pour les courts trajets comme Montréal-Toronto ou Montréal-Québec. C'est donc dans les solutions de rechange à l'avion, comme le train, qu'il faut investir nos efforts, plaide-t-il.<sup>3</sup> Il faut aussi changer notre culture par rapport au transport aérien.

## L'urgente demande du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat)

La 3<sup>e</sup> partie du 6<sup>e</sup> rapport du GIEC a été publié en avril 2022. Il est le résultat de l'analyse de 18 000 études scientifiques et du travail de 278 auteurs. 195 pays sont membres du GIEC. Très brièvement :

- Le rapport appelle à une baisse substantielle de la consommation de pétrole et de ses dérivés rapidement.
- Les auteurs insistent sur le fait que les émissions de GES doivent atteindre leur sommet au plus tard en 2025 pour ensuite être réduites de plus de 43 % en 2030.<sup>4</sup>
- C'est la vie sur terre qui est en jeu ici et à brève échéance.

Le rapport nous incite à modifier nos habitudes de consommation pour « des options à faible intensité de GES ». <sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> <https://aviationbenefits.org/environmental-efficiency/climate-action/>

<sup>2</sup> <https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/2022-02-19/secteur-de-l-aviation-au-canada/les-emissions-de-ges-en-hausse-malgre-un-plan-pour-les-reduire.php>

<sup>3</sup> <https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/2022-02-19/secteur-de-l-aviation-au-canada/les-emissions-de-ges-en-hausse-malgre-un-plan-pour-les-reduire.php>

<sup>4</sup> <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1873927/rapport-giec-avril-2022>

<sup>5</sup> <https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/2022-04-04/nouveau-rapport-du-giec/trois-ans-pour-agir.php#>

Par ailleurs, pour mettre en place ces changements, le GIEC recommande (c'est une première!) l'utilisation de l'économie comportementale – autrement dit la psychologie pour inciter les gens à prendre de meilleures décisions – afin d'accélérer la transition. À cette fin, le GIEC recommande d'être plus « collectif » et plus soucieux du bien commun.<sup>6</sup> Dans ce contexte, nous nous interrogeons sérieusement sur l'apport du projet de développement de l'aéroport actuel à la vie citoyenne des habitants de l'agglomération de Longueuil et de la Rive-Sud de Montréal pour qui la santé<sup>7 8</sup> est bien plus importante que la facilité de s'envoler vers une destination soleil.

## Conclusion

Le projet de DASH-L pour le développement de l'aéroport de Saint-Hubert, s'il se réalisait, augmenterait le nombre de vols vers des destinations internationales, régionales et locales, pour le travail ou pour le loisir. Ce projet va à l'encontre des appels pressants du GIEC qui implore les dirigeants et les citoyens de réduire leur consommation de GES. Le développement de grands projets doit se faire en fonction du bien commun et non en fonction des intérêts de quelques-uns. Dans ce sens, tout projet - et particulièrement ceux de cette ampleur, devrait être soumis à un test climat. Il n'y a pas beaucoup d'arguments qui pourraient soutenir le bien-fondé de l'expansion de l'aéroport de Saint-Hubert quand on pense que ce qui est en jeu c'est la survie de notre planète et des humains qui l'habitent.

Cette prise de position nécessite un profond changement de culture, mais c'est pourtant vers quoi nous devons nous diriger si nous voulons préserver la vie sur terre.

En terminant, voici un extrait du Manifeste Stay on the Ground publié dans le journal Libération en février 2019 :

*« Les yeux grands ouverts, nous déclarons aujourd'hui que se téléporter en quelques heures à quelques milliers de kilomètres est un rêve du passé. Demain, ce sera irresponsable. Nous proposons de repenser notre rapport à l'ailleurs et au voyage. L'avion a aboli les distances ? Restaurons-les. Au culte de la vitesse, nous opposons l'éloge de la lenteur. L'époque où l'on changeait de continent le temps d'un congé est révolue. La technologie et l'offre commerciale le permettent encore, mais la raison nous l'interdit désormais. Voyageons près de chez nous, ici est un ailleurs comme un autre. Et si nous voulons aller plus loin, prenons le temps d'y aller lentement, à vélo, en voilier ou à pied. Ne plus prendre l'avion, c'est être visionnaire. »<sup>9</sup>*

Nous demandons donc à la Ville et à l'agglomération de Longueuil d'exercer, à l'égard du développement éventuel de l'aéroport de Saint-Hubert, un leadership solide et cohérent en lien

---

<sup>6</sup> <https://unpointcinq.ca/article-blogue/nouveau-rapport-du-giec-vers-une-petite-revolution/>

<sup>7</sup> <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/securite-et-risque-pour-sante/radiation/sources-rayonnements-quotidien/effets-sante-bruit-avions.html>

<sup>8</sup> <https://capa-l.com/2010-memoire-de-la-dsp-monteregie/>

<sup>9</sup> [https://www.liberation.fr/debats/2019/02/11/nous-ne-prendrons-plus-l-avion\\_1708727/#:~:text=Parce%20qu'une%20semaine%20de,la%20lenteur%20%C3%A0%20la%20vitesse.](https://www.liberation.fr/debats/2019/02/11/nous-ne-prendrons-plus-l-avion_1708727/#:~:text=Parce%20qu'une%20semaine%20de,la%20lenteur%20%C3%A0%20la%20vitesse.)

avec les engagements environnementaux, climatiques et sociaux pris lors des élections municipales de novembre dernier par l'équipe aujourd'hui en place.

En vertu des engagements pris par le gouvernement du Canada envers la réduction des GES, nous demandons également au ministre fédéral de l'environnement, ainsi qu'aux députés fédéraux des circonscriptions de Longueuil–Saint-Hubert, Longueuil–Charles-LeMoyne et Montarville de s'opposer à tout financement d'une extension de l'aéroport de Saint-Hubert.

Notre groupe citoyens Rive-sud en transition suggère à toutes les instances qui font la promotion ou évaluent la possibilité d'accroître l'offre de services et le trafic aériens sur la Rive-Sud de Montréal, à moins de 35 km d'un aéroport international, de se pencher avec rigueur et transparence sur cette question élémentaire : "En avons-nous vraiment besoin?"