



Consultation publique sur le développement de l'aéroport de St-Hubert
Cabinet du député Denis Trudel
Longueuil, 26 mai 2022

À tous les personnes présentes,

Premièrement, c'est bien malgré nous que nous avons dû annuler notre présence à cette consultation publique.

Les récentes déclarations du Conseil d'Administration de DASH-L qui place notre entreprise face à une situation pouvant avoir des conséquences catastrophiques sur notre avenir, nous force malheureusement à nous abstenir de tout commentaires et à laisser nos aviseurs légaux analyser nos options et prochaines actions.

Ce que nous pouvons cependant partager avec les commissaires, ce sont les données sur les activités du Groupe Chrono Aviation à Saint-Hubert et leurs retombées économiques importantes.

Premièrement, qui sommes-nous?

Le Groupe Chrono Aviation c'est quatre grandes filiales installées à YHU.

Chrono Aviation
Chrono Jet
Waas Aerospace
Et Lux FBO ou Terminal Lux.

Le Groupe Chrono est installé à YHU depuis 2016. Mais c'est surtout en 2018 que les activités ont pris leur envol. En effet, en 2018 le Groupe Chrono a décidé d'investir des sommes colossales pour y développer ses activités avec des avions gros porteurs. Cette décision a été motivée par les annonces de Dash-L concernant les investissements pour la rénovation de sa piste principale justement dans le but d'accueillir des avions de type « single aisle » comme les Boeing 737 et les Airbus 320. En effet, Chrono aurait pu choisir Mirabel ou encore Québec pour poursuivre son développement, mais l'engagement de

YHU dans un développement commercial, sa situation géographique et la promesse de ne pas être limité dans les heures d'opération nous ont convaincu de choisir Saint-Hubert.

Il faut dire que les activités du Groupe Chrono sont principalement reliées aux opérations minières du grand nord québécois et canadien. D'ailleurs, notre arrivée à YHU coïncide avec l'obtention d'un des plus importants contrats de nolisement de Boeing au Canada pour la compagnie minière Baffinland Iron Mine. Les activités de la mine reposent à 100% sur l'acheminement de personnel et de ressources par avion puisqu'aucune route ne se rend sur son territoire. L'avion est un besoin essentiel pour la survie des opérations de la mine et de ses travailleurs.

Ce sont ces besoins essentiels, pour des raisons de logistique malheureusement hors de notre contrôle, qui nous oblige à exécuter 2 vols de nuit par semaine depuis le début du contrat en avril 2019. Pour résumer vulgairement, personne ni chez Chrono ou même à la mine n'aime les vols de nuits. Mais ils sont essentiels pour maintenir l'équilibre de mouvements entre les employés, le nombre de chambres, les heures d'exploitation 24 heures sur 24 du site et la logistique de mouvement globaux avec les lignes aériennes commerciales qui amènent les employés de partout au pays vers leur départ de YHU pour la mine.

Pour tenter de mettre une image claire, imaginez un restaurant qui recevrait ses livraisons de nourriture sur l'heure du souper ou des employés qui arriveraient pour le quart de travail après avoir voyagé pendant 12 heures sans avoir la moindre minute de repos avant de commencer à travailler.

Depuis plusieurs années, tous les scénarios ont été évalués pour tenter de réduire, voire d'éliminer les vols de nuit. Mais malheureusement, les activités de la mine sont impossibles à organiser logistiquement sans un minimum de deux vols de nuit par semaine. Et c'est exactement ce que nous effectuons. Le minimum nécessaire à la survie de la mine, de ses 2000 employés et du fer que celle-ci fournit.

Et bien que plusieurs vols de d'autres compagnies aériennes nous soient maintenant associés par réflex par plusieurs citoyens, les statistiques de nos opérations ne mentent pas et le nombre de vols de nuit par semaine n'a jamais changé. À moins de retards ou de reports dû à la météo ou à des problèmes mécaniques, les vols de nuit ont lieu les mardi et mercredi à 2h Am. Les deux mêmes vols, qui comme mentionné peuvent parfois décaler, mais pas d'ajout ou de croissance sur le nombre de vols.

Sans minimiser l'impact négatif de ces vols de nuit sur le climat sonore, permettez-nous de vous souligner en chiffres certains aspects positifs de ce contrat sur la rive-sud, principalement à Longueuil, et ses environs.

Le Groupe Chrono a investi plus de 30M depuis 2018 uniquement en amélioration immobilière à l'aéroport. Notamment avec la construction du Terminal Lux et du Hangar

Waas. Deux sociétés sœurs de Chrono Aviation. Le Terminal Lux c'est carrément un terminal aéroportuaire capable d'opérer des vols de passagers pour des avions aussi gros que les Boeings et les Airbus. Ce terminal accueille tous les vols de Chrono Aviation mais aussi presque tous les vols des équipes sportives comme le Canadien de Montréal avec Air Canada ou les autres équipes américaines. Le terminal a été construit et financé à 100% par le Groupe Chrono sans aide ni subvention et est disponible pour n'importe quelle compagnie aérienne nécessitant des besoins pour des plus gros appareils.

Quant au hangar de Waas Aerospace, il s'agit du plus gros hangar de maintenance commerciale d'avion à avoir été construit depuis les dix dernières années à l'Est de Montréal. Il sert principalement aux opérations de maintenance des Boeing utilisés pour les vols de la mine mais sert aussi des clients externes avec de grands projets de développement en aérospatial.

En plus des investissements et travaux immobiliers de plus de 30M exécuté par des compagnies locales, le Groupe Chrono a aussi investi plus de 20M en acquisition d'équipements, d'outillage, de pièces, de machinerie, fournis aussi par les acteurs locaux du domaine.

Depuis son arrivée à Saint-Hubert, le nombre d'employés permanent du groupe est passé de 4 à 175. Pour la plupart, des résidents de la rive-sud qui ont longtemps été forcés de s'exiler à Dorval ou Mirabel pour y gagner leurs vies. Ceux qui habitaient déjà la rive-sud ont saisi une opportunité en or d'améliorer leur qualité de vie en travaillant à quelques kilomètres de la maison. Mais nombreux ont aussi choisis de venir s'installer sur la rive-sud et quitter la rive-nord ou le centre-ville. Le groupe Chrono c'est une masse salariale directe sur la rive-sud de plus de 6M\$. De l'argent qui est dépensé ici par des familles d'ici.

Les retombées économiques directes de nos opérations à St-Hubert se calculent en dizaines de millions de dollars.

Les emplois collatéraux aux opérations du Groupe Chrono se comptent aussi par centaines sur la rive-sud et dans la couronne du grand Montréal. L'octroi de contrats à nos fournisseurs externes et nos activités représentent des retombées économiques indirectes annuelles évaluées à plusieurs millions de dollars.

Bien sûr, l'argent ne remplace pas la quiétude de ceux que nous dérangeons. Mais n'oublions seulement tous ceux qui seront dérangés aussi s'il fallait que Chrono ne soit plus à YHU. Les 175 emplois perdus. Les dizaines de compagnies qui font des affaires grâce aux opérations de la rive-sud.

Nous sommes engagés et travaillons déjà sur l'après Boeing 737-200. Parce que non, ces avions ne seront pas éternels. Leur durée de vie restante est évaluée à environ 3 à 5 ans. Des solutions sont envisagées, des projets voient le jour tranquillement. Le changement

ne se fera malheureusement pas à la vitesse rêvée par ceux dont les nuits sont perturbées.

Le Groupe Chrono travaillera de concert avec la mine à la recherche de solutions et tentera par tous les moyens de négocier des heures d'opérations moins nuisibles dans le futur.

Mais, d'ici là, nous croyons sincèrement qu'il y a plus d'avantages à moyen et long terme à encourager les activités du Groupe Chrono, qu'à tenter de les limiter.

Merci

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dany Gagnon', is written over a horizontal line.

M. Dany Gagnon, Vice-président
Groupe Chrono Aviation