

# CONSULTATION PUBLIQUE

## DE LA GESTION DU BRUIT AU DÉVELOPPEMENT



### RAPPORT DE CONSULTATION SOMMAIRE

**POUR OBTENIR DES RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES :**

JULIE CLOUTIER  
JEAN SÉBASTIEN TALBOT  
CODIRECTEURS, BUREAU DE DENIS TRUDEL  
DÉPUTÉ DE LONGUEUIL – SAINT-HUBERT  
192, RUE ST-JEAN, BUREAU 200  
LONGUEUIL, QUÉBEC, J4H 2X5  
450-928-4288  
JULIE.CLOUTIER.343@PARL.GC.CA  
JEAN-SEBASTIEN.TALBOT.343@PARL.GC.CA

**OCTOBRE 2022**

## MOT DU DÉPUTÉ DE LONGUEUIL-SAINT-HUBERT DENIS TRUDEL



L'essence du travail d'un député, c'est de servir la population.  
Pour ce faire, la première étape : être à l'écoute.

Depuis ma première élection en 2019, l'aéroport de Saint-Hubert et l'impact de ses opérations et de son développement sur la population environnante font partie d'une des plus grandes préoccupations des citoyennes et des citoyens de ma circonscription.

Il y a un an, j'ai donc décidé de prendre le taureau par les cornes et d'aller au fond des choses. Que pensons-nous collectivement de l'avenir de cette infrastructure majeure et historique ?

Organisons une consultation publique sur le sujet.

Voici donc le rapport sommaire de la consultation publique sur le développement de l'Aéroport Montréal-Saint-Hubert, fruit d'un an de rencontres et de réflexions de la part d'un large pan d'intervenants de tous les milieux et de la population de Longueuil et de ses environs.

Maintenant agissons !

À votre service

Nous tenons à exprimer notre reconnaissance au député de Longueuil-Saint-Hubert Denis Trudel pour l'invitation à participer, à titre de commissaires, à la consultation publique « De la gestion du bruit au développement ».

Nous soulignons la collaboration entière et l'appui des codirecteurs du bureau du député, Julie Cloutier et Jean Sébastien Talbot.

Nous remercions la collaboration et la participation des organismes et entreprises privées qui ont contribué à l'enrichissement de la réflexion. La contribution de tous était essentielle pour la réussite de notre mandat.

Finalement, nous tenons à remercier tous les citoyens qui ont pris part à la consultation publique, ont assisté aux audiences, ont pris la parole et ont fait connaître leur point de vue.

M. Trudel, voici maintenant votre rapport qui, nous espérons, contribuera aux délibérations sociétales de la communauté longueilloise.

Julie Éthier - Sylvain Cofsky - Martin Boire - Steve Flanagan

## MOT DES COMMISSAIRES





# REMERCIEMENTS DU DÉPUTÉ

## AUX COMMISSAIRES :

Boire, Martin, directeur général Corporation de développement communautaire de l'agglomération de Longueuil (CDCAL)

Cofsky, Sylvain, président Innovitech

Éthier, Julie, directrice générale Développement économique de l'agglomération de Longueuil (DEL)

Flanagan, Steve, président Flanagan Relations Publiques

## AUX AUTEURS :

### Démarche :

Cloutier, Julie et Talbot, Jean Sébastien

### Constats et recommandations :

Boire, Martin; Cofsky, Sylvain; Éthier, Julie et Flanagan, Steve

### Révision :

Hurteau, Tommy, Brossard, Émily et Laplante, Priscillia

## À MA COLLÈGUE GRANDE TÉMOIN :

Héon, Geneviève, conseillère municipale district Vieux-Saint-Hubert-de la Savane

## À NOTRE ANIMATEUR DES AUDIENCES :

Tadros, Pierre, président Tadros Relations Publiques

## ATELIER CITOYENS – RÉALISATION, ANIMATION ET RAPPORT RÉALISÉ PAR LA BOÎTE D'URBANISME :

Cantin, Philippe, conseiller en aménagement et en gestion de projets durables et urbaniste

Cozac, Flavia, conseillère en aménagement

Gagnon, Martin, assistant à la consultation

Gaudreault, Maryse, conseiller en réglementation et urbaniste

Lachance, Anne-Sophie, conseillère en urbanisme et communications

Laterreur, Isabelle, directrice et urbaniste

Royer, Raphaël, conseiller en réglementation

## À MES ORGANISATEURS :

Cloutier, Julie, codirectrice bureau de Denis Trudel

Talbot, Jean Sébastien, codirecteur bureau de Denis Trudel

Hurteau, Tommy, responsable des communications et concepteur web

## AU SOUTIEN ET À LA COLLABORATION :

Fournier, Catherine, mairesse de la Ville de Longueuil

Caron-Malenfant, Julie, directrice de l'Office de participation publique de Longueuil

3- MOT DU DÉPUTÉS ET DES COMMISSAIRES

5- REMERCIEMENTS

6- TABLE DES MATIÈRES

7- INTRODUCTION

8- LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT

9- LA DÉMARCHE

10- Présentation

11- Audiences publiques

12- Ateliers citoyens

13- Opinions écrites

14- Sondage

15- LES CONSTATS ET RECOMMANDATIONS

16- Constats

17- Recommandations

19- CONCLUSIONS

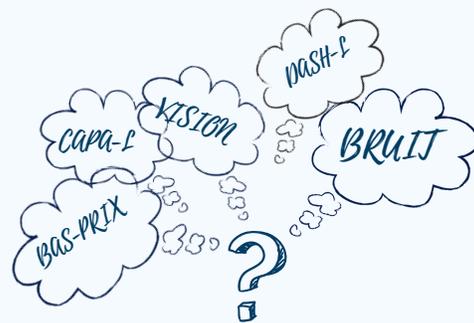
20- LIENS EXTERNES ET IMAGES

# TABLE DES MATIÈRES

# INTRODUCTION

Depuis la première élection de Denis Trudel à titre de député fédéral de Longueuil--Saint-Hubert en 2019, de nombreuses plaintes concernant le bruit causé par les activités de l'aéroport ont été reçues. Des rencontres ont eu lieu avec le Comité anti-pollution des avions – Longueuil (CAPA-L) sur les enjeux liés au bruit.

Parallèlement, il y a eu le dépôt d'une pétition par le député Stéphane Bergeron à la Chambre des communes. Suite à ce dépôt, il y a eu une rencontre avec la direction de DASH-L et les députés du Bloc Québécois. À la suite d'une présentation sur une vision de développement pour l'avenir, les députés suggèrent à DASH-L de mettre en action un plan de communication avant d'annoncer publiquement le plan de développement.



Lors des élections fédérales de 2021, le député Trudel se prononce contre le projet de développement présenté par DASH-L, car l'acceptabilité sociale n'est pas au rendez-vous. Ayant comme motif le manque de considération envers la population longueuilloise de la part des dirigeants de l'aéroport, le député annonce qu'il mènera lui-même une consultation publique sur le plan de développement s'il est réélu. À la suite des élections fédérales, la population est invitée à choisir ses représentants municipaux. La nouvelle mairesse de Longueuil, Mme Catherine Fournier, annonce qu'elle mettra sur pied un office de participation publique et ce dernier consultera la population au sujet de l'aéroport.

C'est en janvier 2022, lors de la toute première Table des élus, que Denis Trudel et Catherine Fournier unissent leurs efforts pour concrétiser leurs promesses et tiendront une consultation publique en mai 2022. Ce plan, ou plutôt cette vision, prévoit ultimement des vols internationaux vers les destinations soleil pour un million de passagers par année.

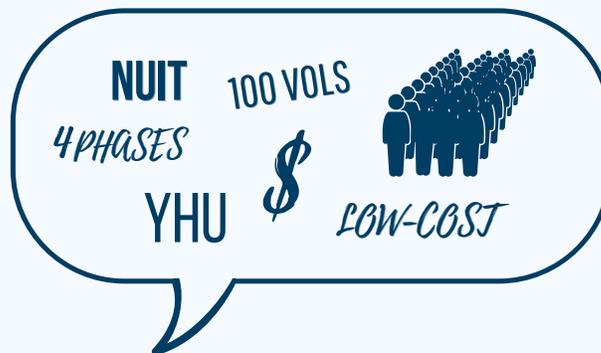
Au fil des ans, des centaines de personnes ont contacté le député pour exprimer leurs doléances sur le bruit causé par les activités de l'aéroport. Devant la perception de ne pas être pris en considération par la direction de DASH-L, il a décidé d'offrir un lieu où tous pourraient s'exprimer dans le respect des opinions de chacun.



# PLAN DE DÉVELOPPEMENT

Après plusieurs échanges avec DASH-L et une rencontre avec la directrice générale, nos invitations à participer à la consultation se sont soldées par un refus de leur part. La seule information disponible sur le plan de développement de l'Aéroport Montréal-Saint-Hubert est la présentation de monsieur Charles Vaillancourt, président du conseil d'administration de DASH-L lors d'un midi conférence webdiffusée sur le site de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-sud (CCIRS).

Ce midi conférence était animé par monsieur Alain Chevrier, président de CCIRS et vice-président du conseil d'administration de DASH-L. La vidéo de cette conférence a été présentée en ouverture des audiences publiques et de l'atelier citoyens.

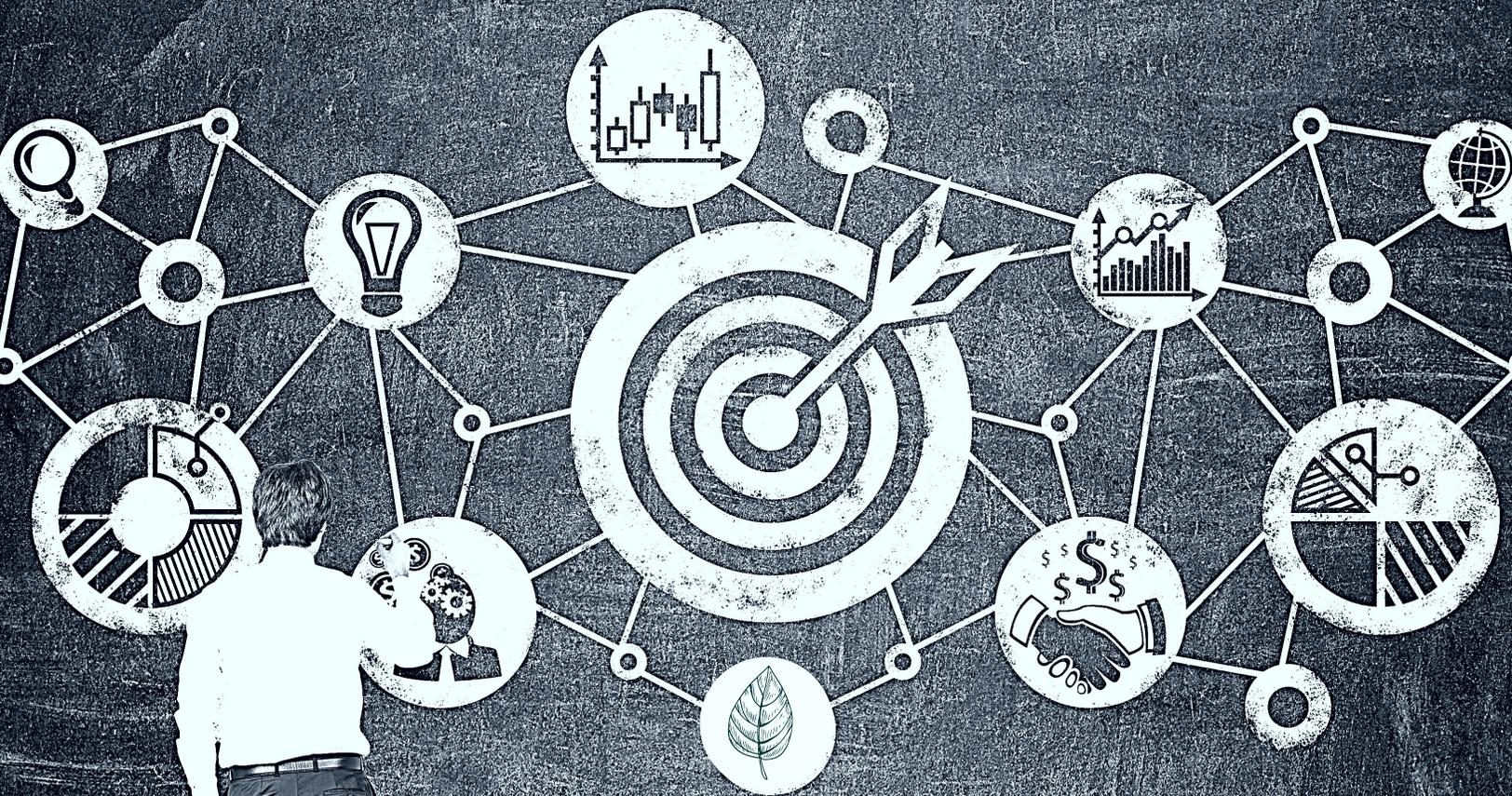


Voici la vision que l'on retrouve dans cette présentation, elle se décline en quatre phases :

- Phase 1 : Utilisation d'un terminal privé
- Phase 2 : Construction d'un nouveau terminal
- Phase 3 : Vols régionaux et nationaux
- Phase 4 : Vols internationaux à rabais

Pour concrétiser cette vision, DASH-L a besoin de l'accord de Transport Canada en lien avec l'entente existante entre ce dernier et l'Aéroport Montréal-Trudeau (ADM). De plus, cette annonce est survenue alors que DASH-L était en pleine rupture de confiance avec la population et les parties prenantes.

Le plan de développement consiste donc à positionner l'Aéroport de Montréal-Saint-Hubert comme un centre de services aériens pour les régions éloignées du Québec et devenir l'aéroport de choix pour la population de la Montérégie quant aux vols régionaux, domestiques, nolisés et internationaux. En somme, une alternative aux aéroports américains de Plattsburgh et de Burlington pour attirer des compagnies à bas prix (low-cost airlines).



# LA DÉMARCHE

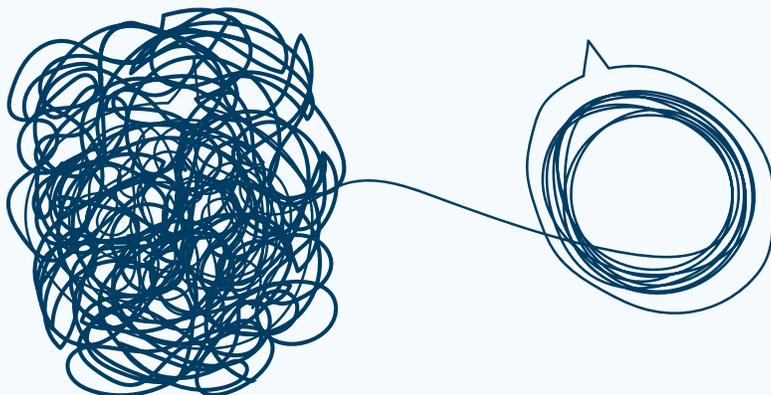
## PRÉSENTATION

L'Aéroport de Saint-Hubert et ses installations représentent un joyau pour la Rive-Sud et un moteur de développement économique important. Par le fait même, il est impératif que cette consultation soit bien menée. Il est donc important que tous les gens concernés par son développement puissent y participer.

En ce sens, voici comment la consultation s'est déroulée. Les parties prenantes auront été rencontrées au préalable afin de susciter leur participation et les citoyens, quant à eux, ont été ciblés par plusieurs publicités pour stimuler leur participation.

Tous les intéressés pouvaient donc faire parvenir à la commission leurs propositions par l'envoi d'un mémoire ou d'une déclaration écrite, et ce, peu importe le format. Toute personne ou entité corporative pouvait venir faire une présentation orale par vidéo ou encore en personne lors des audiences publiques.

Afin de rendre le processus plus accessible aux citoyennes et aux citoyens, et faire en sorte qu'ils se sentent moins intimidés que par une présentation formelle devant les commissaires, le député a mandaté « La Boîte d'Urbanisme » pour réaliser l'Atelier citoyens. Cet Atelier qui a servi à réaliser des discussions en petits groupes de travail afin de recueillir leurs avis.



## BUTS DE L'EXERCICE

- 1- Offrir toute l'information possible sur le plan de développement de l'aéroport.
- 2- Permettre l'expression des citoyens, des organismes communautaires et publics ainsi que des gens du milieu des affaires pour entendre leurs visions et leurs positions sur le projet de développement.
- 3- Émettre aux élus de la région et aux décideurs des recommandations au sujet du développement de la zone aéroportuaire.
- 4- Déposer à Ottawa le rapport de consultation en comité parlementaire et inviter DASH-L à y présenter son plan de développement.



## OBJETS À L'ÉTUDE

- 1- Le plan de développement de DASH-L et ses impacts dans la communauté.
- 2- Les propositions alternatives ou complémentaires au plan de développement de l'aéroport tel que présenté.



# LES AUDIENCES PUBLIQUES

## AUDIENCES PUBLIQUES

Horaire du  
Mercredi 25 mai 2022

9:30  
Ouverture et discours des Grands témoins

9:45  
Présentation des commissaires

9:50  
Présentation de la démarche

10:05  
Vidéo projet de DASH-L

10:30  
NAV Canada, Jonathan Bagg

11:00  
Chambre de Commerce et d'Industrie de la Rive-Sud, Isabelle Foisy

11:30  
Aéroport de Montréal, Martin Massé, V-P Affaires publiques et V-P Développement durable

12:00  
Ajournement des travaux Passe Dîner  
Reprise des activités à 12h30

12:30  
Lavoie, Pascale

12:45  
SPAL (Police) & SSMAI (Incendie)  
Mathieu Brassard & Jean Melançon

14:15  
CAPA-L, Mathieu Péladeau et Marie-Pierre Brunelle

14:45  
École de Technologie Supérieure, François Carrier et Patrick Germain

15:15  
Claude Latour et Patricia Selders

15:30  
Ajournement reprise des travaux le 26 mai 10h00

Horaire du  
Jeudi 26 mai 2022

10:30  
École Nationale d'Aérotechnique, Cégep Édouard-Montpetit, Centre Technologique en Aérospatiale  
Pascal Désilets Sylvain Lambert Francis Archambault

11:00  
Chrono Aviation, Dany Gagnon

11:30  
Ville de Saint-Lambert, Pascale Mongrain mairesse,  
Alexandrine Lamoureux Salves, Claude Ferguson

12:00  
Ajournement des travaux Passe Dîner  
Reprise des activités à 12h00

13:00  
Santé Publique,  
Dr Julie Leslar, Directrice de santé publique de la Montérégie  
Karen Hour, Jean-Bernard Drapeau,

13:30  
Ville de Ste-Julie, Ville de St-Basile, Ville de St-Basile-le-Grand  
Mario Lemay, Ludovic Grisé-Farand, Yves Lesard

14:30  
Stéphane Bergeron, député de Montarville

15:00  
Air Médic, Jean-Patrick Laflamme

15:30  
Steve Desjardins, Re/Max

16:00  
Cargair, Josée Proulx/homme

16:30  
Ajournement, reprise des travaux à 16h30

16:30  
Série Strosses

16:45  
Richard Lachapelle

19:00  
Marie-Charles Paris

18:15  
Germain Caron

19:30  
Alexandre St-Pierre/Josée Naud

19:45  
Jacques Morin

20:30  
Simon Laferrière

Vendredi 27 mai 2022

10:00  
La planète invitée à Longueuil,  
Marianne Renaud Robitaille, Caroline Beauchamp, Isabelle Fortier

10:30  
Mères au front  
Sylvie Cantin, Stéphanie de Sollière, Carole Mainville

11:00  
Urgence climatique Montérégie  
Jacques Beaud

11:30  
Rive-Sud en transition  
Monique Bombéau

12:30  
Ajournement des travaux Passe Dîner  
Reprise des activités à 12h30

13:30  
Pour l'amour du ciel  
Mario Faquet

14:00  
Les Pollués de Montréal-Trudeau  
Antoine Bécotte

14:30  
Saint-Basile en transition  
Marie Korpijakko

15:00  
Réseau ÉcoCitoyen de St-Lambert  
Suzanne Lefebvre

15:30  
Pôle d'économie sociale  
David Hujar

16:00  
Dominique Mahoux

16:15  
Mats de clôture des audiences publiques

Les audiences ont eu lieu du 25 au 27 mai 2022 au Pavillon d'accueil du Parc Michel-Chartrand à Longueuil. Elles se sont déroulées principalement de jour, mais une soirée a été ajoutée pour faciliter la participation de la population.



Au total, 45 mémoires et une pétition de plus de 1800 signataires ont été déposés. Les audiences étaient webdiffusées en direct.

16 heures  
d'audience  
35 mémoires  
présentés



## ATELIER CITOYENS

Le cadre de cet atelier se voulait être un espace de discussion moins formel et plus accessible à tous. Au moment de l'accueil, les participants devaient choisir une thématique principale dans le but de répartir les thèmes sur les tables dans la salle. Par la suite, les participants devaient choisir une deuxième thématique à leur table.

La discussion aux tables a regroupé 112 participants autour de 11 tables. Les outils fournis favorisaient une participation active. Les participants ont identifié les éléments prioritaires parmi ces enjeux.

112  
personnes  
engagées pour  
leur milieu  
de vie



**LES THÉMATIQUES:**  
Nuisances sonores  
Retombées économiques  
Environnement, santé et sécurité publique  
Relation avec le milieu

**MORATOIRE  
DEMANDÉ**

### PRIORITÉS CITOYENNES

- Niveaux sonores
- Le développement de la zone d'innovation aérospatiale et de la zone industrielle
- Pollution de l'air
- Congestion routière et sécurité publique
- Le manque de communication de DASH-L
- Développer les relations avec le milieu



## OPINIONS ÉCRITES

«...L'AÉROPORT DEVRAIT ÊTRE À L'AVANT-GARDE ET FAVORISER DES AVIONS PLUS MODERNES.» - ANNIE F.

«...D'où je vis ce n'est pas le bruit qui importune. Par contre, l'augmentation du trafic sera terrible, c'est déjà épouvantable» -  
Eric F.

« JE N'AI RIEN CONTRE LES VOLS DURANT LA JOURNÉE. CEPENDANT POUR LES GROS PORTEURS, MAXIMUM 21H LE SOIR POUR DÉBUTER VERS 8H00 LE MATIN. » -  
-ROBERT B.

« EN AVONS-NOUS VRAIMENT BESOIN OU EST-CE UNE PRÉVISION TROP OPTIMISTE DE LA PART DES DÉVELOPPEURS. »  
- DOMINIQUE S.

Il était possible de laisser son opinion sur le site de la consultation, par courriel et par la poste. Plus de 150 personnes ont soumis leurs commentaires. On y retrouve les préoccupations suivantes: le niveau de bruit surtout la nuit; la fréquence des décollages et atterrissages; les trajectoires; le niveau de pollution; la qualité de l'environnement; les effets sur la santé physique et mentale; l'absence d'acceptabilité sociale; la gouvernance et le manque de communication.

« NOUS SOMMES INQUIETS DU DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT. NOUS ESPÉRONS QUE LES CITOYENS SOIENT PRIORISÉS AVANT LES PROMOTEURS. » -  
STEPHANE R.

« ENFIN PARTIR DANS LE SUD À MÊME MA COURS ! »  
STEVE H.

« LORSQUE LA CONNEXION DU REM À YUL SERA EFFECTIVE, IL SERA PLUS FACILE DE SE RENDRE À L'AÉROPORT INTERNATIONAL EXISTANT QUI RÉPOND À MES BESOINS. » -  
CHANTAL B.

« Moi et ma famille ne désirons pas que l'aéroport s'agrandisse car cela augmenterait la pollution et le bruit. » -Jonathan M.



## SONDAGE

Commandé par le député Denis Trudel, pour les fins de la commission, du 24 au 25 mai 2022, Mainstreet Research a sondé un échantillon aléatoire de 1012 personnes âgées de 18 ans ou plus et vivant dans la circonscription de Longueuil – Saint-Hubert. La marge d’erreur du sondage est de  $\pm 3\%$ , à un niveau de confiance de 95%.

42% DES PERSONNES FAVORABLES AU PLAN ONT 65 ANS ET PLUS

LES 18 À 49 ANS VEULENT UN DÉVELOPPEMENT AUTRE QUE LES LOW-COST

Le dialogue avec la population, un engagement environnemental clair, la gestion du trafic avoisinant l'aéroport et du climat sonore sont conditionnels au développement du projet

### DES RÉSULTATS POLARISÉS

La majorité des répondants, soit 55 %, avait entendu parler de la consultation publique menée par le député et ils étaient tous conscients du projet de DASH-L. Parmi ceux qui étaient au courant de la tenue de cette consultation publique, 44 % sont favorables ou très favorables, 37 % défavorables ou très défavorables et 18 % sont neutres par rapport au projet de développement de l'aéroport.



# LES CONSTATS ET LES RECOMMANDATIONS

# LES CONSTATS

La majorité des avis et commentaires reçus sont en désaccord avec le plan de développement proposé principalement en lien avec les niveaux de bruit et les enjeux environnementaux. D'autant plus que les compagnies de vols à rabais utilisent habituellement des avions moins performants, donc plus bruyants et ayant une consommation de carburant plus élevée. 100 vols par semaine et 1 million de passagers semblent beaucoup trop aux yeux de la population et du milieu.

Les problèmes soulevés lors des audiences publiques sont nombreux. Tout d'abord, le manque de communication et de transparence a été soulevé à maintes reprises, autant pour le plan de développement que pour les activités courantes. Les entreprises installées sur le site de l'aéroport sont peu informées sur le plan de développement. La rigueur et le manque de transparence semblent déficients avec le comité déjà en place sur le climat sonore. La récurrence des constats a été observée lors des audiences publiques. Beaucoup de questionnements ont été soulevés et peu de réponses sont disponibles.

Les inquiétudes sont présentes face à l'absence d'information sur le plan de développement, mais elles sont présentes aussi face au comportement actuel et passé de DASH-L.

Outre ce constat de méfiance, plusieurs autres enjeux méritent l'attention. Les plus importants sont les suivants:

La santé

L'accessibilité à la zone aéroportuaire

La sécurité publique

La planification et la cohérence avec le milieu

La vocation de l'aéroport et son développement

Le développement économique

Les communications

Le développement durable







# CONCLUSION

Les comportements du passé et du présent ont amené le député Denis Trudel à prendre position au nom de la population préoccupée et insatisfaite. L'importante participation des citoyennes et des citoyens et de la communauté a démontré la pertinence de cet exercice.

Les présentations, les mémoires, les commentaires, le sondage et l'Atelier citoyens permettent de conclure que la gestion actuelle de l'aéroport doit prendre un virage technologique pour un développement tourné vers l'avenir. En gardant en tête les constats du GIEC, l'aéroport doit effectuer une transition socio-écologique qui lui permettra d'être un chef de file dans le milieu de l'aviation et de l'aérospatiale.

DASH-L est donc invité à revoir son modèle d'affaires, y intégrer une vision ambitieuse tournée vers l'avenir et être un partenaire fortement engagé dans la future zone d'innovation en aérospatiale.

DASH-L est invité à prendre en compte les préoccupations mentionnées dans ce rapport, prendre acte des constats des commissaires et des pistes de solutions qu'ils proposent.

Dans les circonstances, il est impératif que DASH-L travaille avec tous les acteurs afin de redéployer une nouvelle vision de développement qui prend en compte les préoccupations de tous. L'aéroport de Montréal – Saint-Hubert est une ressource importante pour le développement économique et social qui est mal exploitée !

À la lumière du grand succès de cette démarche consultative et participative, ce type de consultation devrait être un prérequis pour les grands projets comme celui-ci afin d'assurer une meilleure compréhension par la communauté des enjeux, mais également, afin de l'inclure au centre des décisions à prendre dans son milieu.

# LIENS EXTERNES

Site de la consultation publique: <https://consultation.quebec>

Pour consulter le rapport complet avec tous les annexes: <https://consultation.quebec/rapport-final/>

# LA DÉMARCHE EN IMAGES







# CONSULTATION PUBLIQUE

## DE LA GESTION DU BRUIT AU DÉVELOPPEMENT



**RAPPORT DE CONSULTATION**

**POUR OBTENIR DES RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES :**

JULIE CLOUTIER  
JEAN SÉBASTIEN TALBOT  
CODIRECTEURS, BUREAU DE DENIS TRUDEL  
DÉPUTÉ DE LONGUEUIL – SAINT-HUBERT  
192, RUE ST-JEAN, BUREAU 200  
LONGUEUIL, QUÉBEC, J4H 2X5  
450-928-4288  
JULIE.CLOUTIER.343@PARL.GC.CA  
JEAN-SEBASTIEN.TALBOT.343@PARL.GC.CA

**Auteurs :****Démarche :**

Cloutier, Julie

Talbot, Jean Sébastien

**Constats et recommandations :**

Boire, Martin

Cofsky, Sylvain

Éthier, Julie

Flanagan, Steve

**Révision :**

Brossard, Emily

Hurteau, Tommy

Laplante, Priscillia

**Commissaires :**

Boire, Martin, directeur général Corporation de développement communautaire de  
l'agglomération de Longueuil (CDCAL)

Cofsky, Sylvain, président Innovitech

Éthier, Julie, directrice générale Développement économique de l'agglomération de Longueuil  
(DEL)

Flanagan, Steve, président Flanagan Relations Publiques

**Grands témoins :**

Trudel, Denis, député de Longueuil – Saint-Hubert

Héon, Geneviève, conseillère municipale district Vieux-Saint-Hubert-de la Savane

**Animateur :**

Tadros, Pierre, président Tadros Relations Publiques

**Atelier citoyens – réalisation, animation et rapport réalisé par La boîte d'urbanisme :**

Cantin, Philippe, conseiller en aménagement et en gestion de projets durables et urbaniste

Cozac, Flavia, conseillère en aménagement

Gagnon, Martin, assistant à la consultation

Gaudreault, Maryse, conseiller en réglementation et urbaniste

Lachance, Anne-Sophie, conseillère en urbanisme et communications

Laterreur, Isabelle, directrice et urbaniste

Royer, Raphaël, conseiller en réglementation

**Organisateurs :**

Cloutier, Julie, codirectrice bureau de Denis Trudel

Talbot, Jean Sébastien, codirecteur bureau de Denis Trudel

Hurteau, Tommy, responsable des communications et concepteur web

**Soutien et collaboration :**

Ville de Longueuil

Julie Caron-Malenfant, directrice de l'Office de participation publique de Longueuil

## Liste des acronymes

ADM	Aéroport de Montréal - Trudeau
CAPA-L	Comité antipollution des Avions – Longueuil
CCIRS	Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CTA	Centre technologique en aérospatiale
DASH-L	Développement Aéroport Saint-Hubert de Longueuil
DEL	Développement économique de l'agglomération de Longueuil
DSPM	Direction de la santé publique de la Montérégie
ÉNA	École Nationale d'Aérotechnique
ÉTS	École de technologie supérieure
GES	Gaz à effet de serre
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur les changements climatiques
OPPL	Office de participation publique de Longueuil
P&WC	Pratt & Whitney Canada
REM	Réseau express métropolitain
RESL	Réseau écocitoyen de Saint-Lambert
RTL	Réseau de transport de Longueuil
ULCC	Ultra low cost carrier
UQAM	Université du Québec à Montréal
YHU	Aéroport de Montréal Saint-Hubert Longueuil
YQB	Aéroport international Jean-Lesage de Québec
YMX	Aéroport international de Montréal - Mirabel
YUL	Aéroport international de Montréal -Trudeau
YYZ	Aéroport international Pearson de Toronto

## Table des matières

Remerciements .....	7
Introduction.....	9
Une collaboration du député fédéral de Longueuil – Saint-Hubert, Denis Trudel et de la Ville de Longueuil .....	10
Le plan de développement de DASH-L.....	10
Démarche et méthodologie .....	15
Les commissaires et les grands témoins .....	15
Rencontres préalables aux audiences .....	16
Étude du dispositif de consultation.....	16
Mémoires déposés .....	16
Déroulement des audiences.....	18
Consultation publique : les parties prenantes et les enjeux .....	21
Les parties prenantes .....	21
Aéroport de Montréal-Trudeau .....	21
Agence spatiale canadienne.....	23
Air Médic .....	24
Air Richelieu.....	24
Association des pompiers et pompières de l’agglomération de Longueuil (APPAL).....	25
Cargair .....	25
Chambre de commerce et d’industrie de la Rive-Sud .....	26
Chrono Aviation.....	26
Citoyens .....	27
Comité antipollution des avions de Longueuil (CAPA-L) .....	27
Direction de la santé publique de la Montérégie.....	28
École de technologie supérieure (ÉTS).....	28
École nationale d’aérotechnique (ÉNA) et Centre technologique en aérospatiale .....	29
La planète s’invite au Parlement – Longueuil .....	30
Les Pollués de Montréal-Trudeau .....	31
Mères au front.....	31
NAV Canada.....	31
Pascan Aviation .....	32
Pôle d’économie sociale de l’agglomération de Longueuil.....	32

Pour l'Amour du Ciel .....	33
Pratt & Whitney Canada.....	33
Re/Max – Steeve Desgagnés .....	34
Réseau de transport Longueuil.....	34
Réseau écocitoyen de Saint-Lambert.....	35
Rive-Sud en transition .....	36
Saint-Bruno en transition .....	36
Service de police de l'agglomération de Longueuil (SPAL) et Service de sécurité incendie de l'agglomération de Longueuil.....	37
Stéphane Bergeron, député de Montarville.....	37
Urgence climatique Montérégie.....	38
Ville de Saint-Bruno, Sainte-Julie et Saint-Basile-le-Grand .....	38
Ville de Saint-Lambert .....	39
Autres types de consultations .....	40
L'atelier citoyens .....	40
Le sondage d'opinion .....	41
Les opinions.....	42
Les constats et recommandations.....	47
Conclusion .....	55
Références.....	57
Bibliographie.....	58
Annexe 1 : Documentation de DASH-L (YHU, 2021).....	61
Annexe 2 : Courrier parlementaire de mai 2022.....	71
Annexe 3 : Horaires des audiences publiques.....	72
Annexe 4 : Rapport de consultation sur l'aéroport de Saint-Hubert – Atelier citoyen.nes du 28 mai 2022.....	75
Annexe 5 : Sondage Aéroport Saint-Hubert.....	149

## Remerciements

Les commissaires tiennent à exprimer leur reconnaissance au député de Longueuil-Saint-Hubert Denis Trudel pour l'invitation à participer à la consultation publique À la gestion du bruit au développement – Aéroport de Montréal Saint-Hubert. Nous soulignons également la collaboration et l'appui des codirecteurs du bureau du député, Julie Cloutier et Jean Sébastien Talbot.

Les commissaires tiennent également à remercier tous les citoyennes et citoyens qui ont pris part à la consultation publique, ont assisté aux audiences, ont pris la parole et ont fait connaître leur point de vue.

Les commissaires soulignent et remercient la collaboration et la participation des organismes et entreprises privées qui ont contribué à l'enrichissement de la réflexion. La contribution de tous était essentielle dans la réussite de notre mandat.

Pour sa part, le député Denis Trudel tient en premier lieu à remercier tous les citoyens et citoyennes de Longueuil qui ont participé de près ou de loin à l'ensemble de la démarche qu'il a proposée lors des élections de 2021. C'est plus de 1000 personnes qui suivent et qui ont demandé d'avoir de l'information sur la consultation publique et ses suites. Le député tient à remercier aussi l'ensemble des parties prenantes qui ont bien voulu participer aux différentes étapes de la consultation publique que ce soit lors des rencontres préalables jusqu'aux audiences publiques par une présentation ou un dépôt de mémoire. Il remercie spécialement les 4 commissaires pour la réalisation du mandat qu'il leur a confié et qu'ils ont rempli avec brio. Il tient par ailleurs à saluer la participation de Geneviève Héon, conseillère municipale du district Vieux-Saint-Hubert-de la Savane qui agissait tout comme lui comme grand témoin lors des audiences publiques. Le député tient à remercier Pierre Tadros pour l'animation lors des audiences publiques et Isabelle Laterreur et son équipe de La Boîte d'urbanisme pour la réalisation de l'atelier citoyens et du rapport qui en découle.

Lors des audiences, les étudiantes de l'école Pierre-Dupuy, sous la supervision de leur enseignante Martine Pichet, ont mis en action leurs apprentissages dans le but de documenter et d'offrir un soutien aux commissaires. La prise de notes fut une aide précieuse pour les fins du rapport.

Pour s'assurer du respect des pratiques reconnues et de la cohérence de la démarche, le député Denis Trudel souligne l'apport important des étudiants de François P. Robert, enseignant au département de communication sociale et publique de l'UQAM.

Le député Trudel remercie la mairesse de Longueuil, madame Catherine Fournier, pour la collaboration offerte par son cabinet et la Ville de Longueuil, et plus particulièrement Julie Caron-Malenfant, directrice de l'OPPL, pour son expertise.

Finalement, le député remercie son équipe qui ont porté sur leurs épaules, du début jusqu'à la fin, l'ensemble de la consultation publique.



## Introduction

Depuis la première élection de Denis Trudel à titre de député fédéral de Longueuil--Saint-Hubert en 2019, de nombreuses plaintes concernant le bruit causé par les activités de l'aéroport Montréal St-Hubert (ci-après appelé aéroport) ont été reçues. Des rencontres ont eu lieu avec le Comité anti-pollution des avions – Longueuil (CAPA-L) sur les enjeux liés au bruit. Parallèlement il y a eu le dépôt d'une pétition par le député Stéphane Bergeron à la Chambre des communes. Suite à ce dépôt, il y a eu une rencontre avec la direction de DASH-L et les députés du Bloc Québécois de la région (Xavier Barsalou-Duval, Stéphane Bergeron et Denis Trudel). Lors de cette rencontre, il y a eu une présentation sommaire du plan de développement de l'aéroport. D'emblée, les députés informent DASH-L que l'appui au projet est impossible malgré un sentiment favorable, car l'aéroport doit d'abord faire connaître les efforts déjà déployés en matière d'atténuation du bruit, dans les dernières années avant d'aller de l'avant avec le plan de développement. En ce sens, les députés demandent la production et la mise en œuvre d'un plan de communication dans lequel ils pourraient jouer un rôle.

Dans cette même période, le député Denis Trudel rencontra le représentant de Chrono Aviation. Lors de cette rencontre, il est notamment question des opérations menées par l'entreprise et de l'utilisation du Boeing-737-200 et ses vols de nuit. Dans les préoccupations soulevées, on y retrouve ce qui a été fait comme travail sur le Boeing et les moyens pour diminuer davantage ces désagréments. Une des solutions réside dans l'investissement d'une piste en aluminium dans le Nord pour permettre l'atterrissage d'autres types d'aéronefs.

Toujours au début de 2020, il y a eu une « Table des élus » de Longueuil où l'on y trouvait le cabinet de la mairesse, les députés de l'Assemblée nationale et les députés de la Chambre des communes. Tous conviennent que DASH-L a tout intérêt à mettre en action un plan de communication avant d'annoncer le plan de développement.

Quelques mois plus tard, au début de 2021, DASH-L fait sa toute première présentation de son plan de développement à la Chambre de Commerce et de l'Industrie de la Rive-Sud (CCIRS) via une conférence web. Puisque aucune communication vers la population a été effectuée et qu'aucun effort n'a été mis en place pour mieux communiquer avec la population sur les mesures entreprises par DASH-L et ses utilisateurs en matière d'atténuation du bruit depuis le dépôt du rapport Flanagan en 2012, la réaction des députés bloquistes est mitigée lors de cette annonce. Sans l'acceptabilité sociale, les députés affirment qu'ils n'appuieront pas le projet de DASH-L et ils demandent à DASH-L de réaliser une consultation publique.

Lors de la période électorale fédérale de 2021, le député Denis Trudel répond aux demandes de la mairesse sortante, Sylvie Parent, de se positionner sur certains projets d'envergures pour Longueuil dont le développement de l'aéroport, YHU. Dans cette sortie publique, le député se prononce contre le projet de développement présenté par DASH-L, car l'acceptabilité sociale n'est pas au rendez-vous. Ayant comme motif principal le manque de considération envers la population longueuilloise de la part des dirigeants de l'aéroport, le député annonce qu'il mènera lui-même une consultation publique sur le plan de développement s'il est élu à nouveau. DASH-L annonce une consultation via une plate-forme web pour l'automne 2021. À la suite des élections

fédérales, la population est invitée à choisir ses représentants municipaux. La nouvelle mairesse, Mme Catherine Fournier, annonce qu'elle mettra sur pied un office de participation publique et ce dernier consultera la population au sujet de l'aéroport. Après plusieurs rencontres entre le député et la mairesse, c'est en janvier 2022, lors de la toute première Table des élus, que Denis Trudel et Catherine Fournier unissent leurs efforts pour concrétiser leurs promesses et tiendront une consultation publique en mai 2022.

Au fil des ans, des centaines de personnes ont contacté le député pour exprimer leurs doléances sur le bruit causé par les activités de l'aéroport. Devant la perception de ne pas être pris en considération par la direction de DASH-L, c'est pourquoi celui-ci a décidé d'offrir un lieu où tous pourraient s'exprimer dans le respect des opinions de chacun.

L'aéroport est enclavé dans un milieu urbain. Transport Canada établit des normes de bruit pour l'installation des nouveaux aéroports, mais que fait-on pour le voisinage des aéroports en place? (Transports Canada, 2013).

## Une collaboration du député fédéral de Longueuil – Saint-Hubert, Denis Trudel et de la Ville de Longueuil

À la suite des élections fédérales et municipales, le bureau du député et le cabinet de la mairesse se sont coordonnés pour consulter la population.

Cette démarche participative conjointe entre le bureau du député Denis Trudel et la Ville de Longueuil s'est départagée comme suit : des audiences publiques (dépôt de mémoire avec ou sans présentation aux commissaires) tenues du 25 au 27 mai 2022, un atelier citoyens du 28 mai 2022, un sondage téléphonique de 1000 répondants dans les jours précédant la tenue des audiences, ainsi que la possibilité de laisser une opinion sur le site internet de la consultation ([consultation.quebec](http://consultation.quebec)). Pour sa part, le nouvel Office de participation publique de Longueuil (OPPL), a réalisé un sondage, un questionnaire en ligne et un panel citoyen à la fin de l'été 2022.

Les deux entités ont joint leurs efforts pour permettre à tous les citoyens et citoyennes et à toutes organisations d'y participer.

## Le plan de développement de DASH-L

Après plusieurs échanges avec DASH-L et une rencontre avec la directrice générale, nos invitations à participer à la consultation se sont soldées par un refus. La seule information disponible sur le plan de développement de l'aéroport est la présentation de monsieur Charles Vaillancourt, président du conseil d'administration de DASH-L, lors d'un midi conférence de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-sud (CCIRS). Ce midi conférence était animé par monsieur Alain Chevrier, président de CCIRS et vice-président du conseil d'administration de DASH-L. La

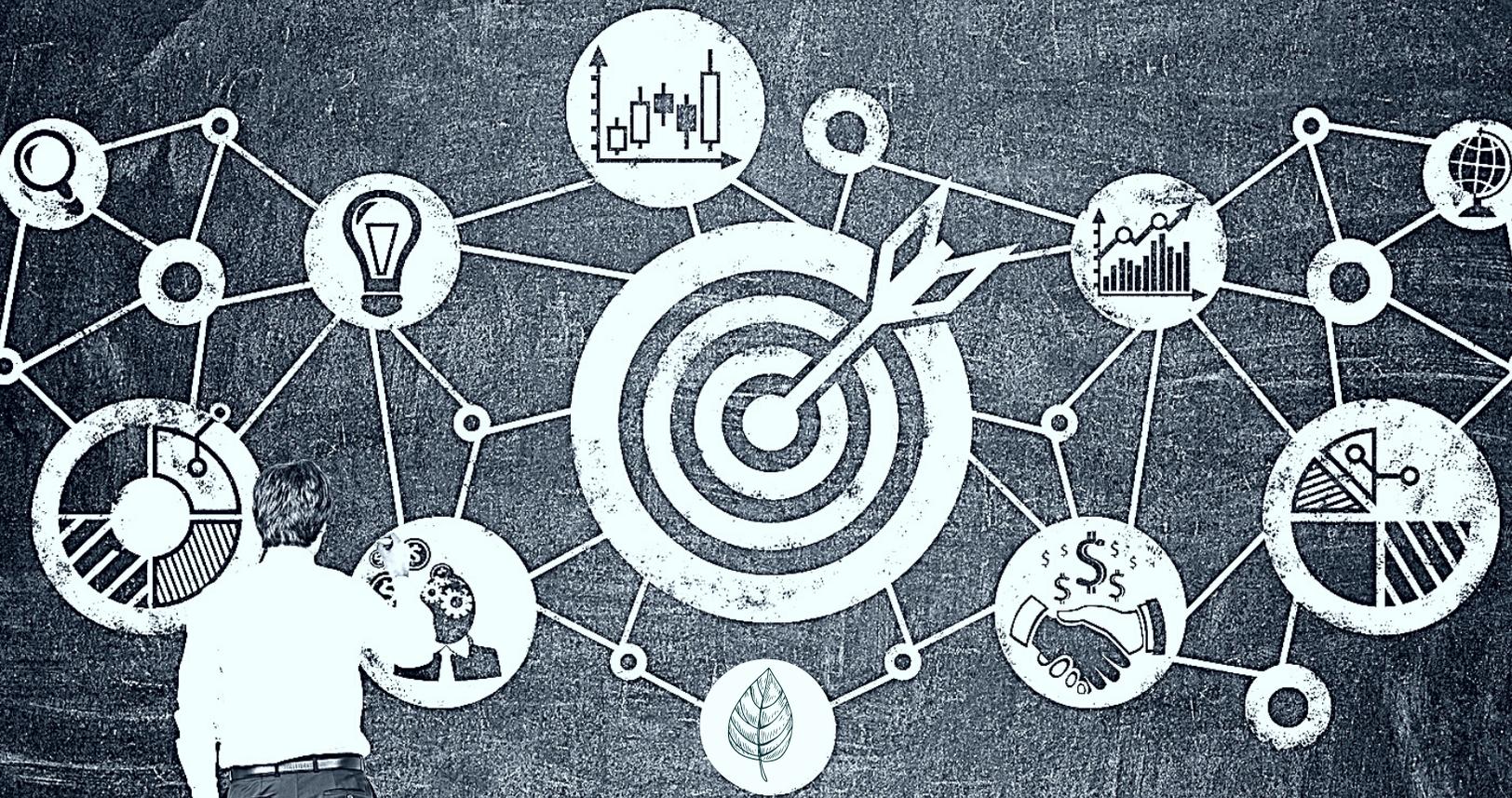
vidéo de cette conférence a été présentée en ouverture des audiences publiques et de l'atelier citoyens. (CCIRS, 2021)

Voici la vision que l'on retrouve dans cette présentation, elle se décline en quatre phases :

- Phase 1 : Utilisation d'un terminal privé
- Phase 2 : Construction d'un nouveau terminal
- Phase 3 : Vols régionaux et nationaux
- Phase 4 : Vols internationaux à rabais (CCIRS, 2021)

Pour concrétiser cette vision, DASH-L a besoin de l'accord de Transports Canada en lien avec l'entente existante entre Transports Canada et Aéroport de Montréal-Trudeau (ADM). De plus, cette annonce est survenue alors que DASH-L était en pleine rupture de confiance avec la population et les parties prenantes. Les éléments du plan de développement publiés par DASH-L se retrouvent à l'annexe 1.





# LA DÉMARCHE



## Démarche et méthodologie

Cette section comprend le rôle des commissaires, le processus de validation de la démarche, le but des rencontres préalables, la liste des mémoires déposés ainsi que le déroulement des audiences. La population a été invitée à participer selon les différentes formules par l'entremise d'envois postaux (annexe 2) dans tous les foyers de la circonscription, en plus des publicités dans les différents médias locaux, ainsi que sur les panneaux interactifs de la Ville de Longueuil.

Les buts de l'exercice étaient de :

1. Offrir toute l'information possible sur le plan de développement de l'aéroport.
2. Permettre l'expression des citoyens, des organismes communautaires et publics et des gens du milieu des affaires pour entendre leurs visions et leurs positions sur le projet de développement.
3. Émettre aux élus de la région et aux décideurs des recommandations au sujet du développement de la zone aéroportuaire.
4. Déposer à Ottawa le rapport de consultation en comité parlementaire et inviter DASH-L à y présenter son plan de développement.

Les objets à l'étude :

1. Le plan de développement de DASH-L et ses impacts dans la communauté.
2. Les propositions alternatives ou complémentaires au plan de développement de l'aéroport tel que présenté.

## Les commissaires et les grands témoins

Les commissaires et les grands témoins ont servi le public au meilleur de leurs connaissances et ils n'avaient aucun intérêt personnel dans le dossier qui leur fut proposé. Les commissaires avaient acquis une connaissance aussi complète que possible du dossier. Pendant les séances de consultation publique, les commissaires et les grands témoins ont favorisé la participation des intéressés et les ont incités à exprimer leur opinion tout en faisant preuve de réserve, de courtoisie envers toutes les personnes participantes, quelles que soient leurs opinions. Plus concrètement, le rôle des commissaires était d'être à l'écoute et de formuler des questions pour s'assurer de bien comprendre les propos exprimés. Ils avaient pris connaissance des mémoires déposés avant les audiences. Ils ont écouté chaque personne avec attention, respect et équité. (INM, 2020)

Les commissaires se sont engagés à rédiger, dans les délais, le rapport de la consultation en utilisant la documentation accessible au public et l'information communiquée lors des séances. Ils disposaient de 3 mois pour la rédaction du rapport et ont eu le soutien de conseillers pour la réalisation de leur mandat. La publication étant prévue à l'automne 2022.

## Rencontres préalables aux audiences

À partir de janvier 2022, la majorité des parties prenantes ont été rencontrées. Ces rencontres ont permis d'établir un premier contact, de connaître les activités de chaque groupe, d'identifier leurs enjeux et leurs préoccupations et de sonder leur niveau de connaissance du plan de développement de DASH-L. Chaque groupe a été invité à participer à la consultation selon la formule qui leur conviendrait le mieux.

## Étude du dispositif de consultation

Le processus de cette consultation publique a été présenté aux étudiants de 2e cycle inscrits au séminaire Gouvernance, parties prenantes et éthique communicationnelle (COM7202) à l'hiver 2022. Ce séminaire est animé par François P. Robert, enseignant au département de communication sociale et publique de l'UQAM depuis 2005 où il enseigne la méthodologie, la gouvernance et l'analyse des réseaux sociaux. Ce dispositif a notamment permis à une personne étudiante de faire l'analyse du dispositif de participation et de proposer un dispositif de participation publique. Cette présence, lors du séminaire, n'engage pas la responsabilité de l'Université du Québec à Montréal, ni les individus participant à ce séminaire.

Dans le cadre de ce séminaire, cette initiative a permis:

- de comprendre de l'intérieur comment fonctionne la mise en place d'un dispositif de participation publique.;
- d'échanger, de questionner et de proposer des pistes de réflexion en matière d'éthique, principalement au regard de l'indépendance et de la transparence du processus de participation publique.

## Mémoires déposés

Au total, 45 mémoires ont été déposés et une pétition. Trois groupes ont présenté leur situation sans déposer de mémoire. Tous les mémoires sont disponibles sur le site consultation.quebec.

Il était aussi possible de laisser son opinion sur le site internet de la consultation, 153 citoyens ont participé de cette façon à la consultation.

### **Présentation et dépôt d'un mémoire :**

Aéroport de Montréal-Trudeau  
Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-sud  
Comité antipollution des avions Longueuil (CAPA-L)  
Desroches, Carole (à titre personnel)  
Direction de santé publique de la Montérégie

École de technologie supérieure (ÉTS)  
École nationale d'aérotechnique (ÉNA) et Centre technologique en aérospatiale (CTA)  
La planète s'invite au Parlement – Longueuil  
Lachapelle, Richard (à titre personnel)  
Laferrière, Simon (à titre personnel)  
Lavoie, Pascale (à titre personnel)  
Latour, Claude  
Les Pollués de Montréal-Trudeau  
Maheux, Dominique (à titre personnel)  
Mères au front  
Morin, Jacques (à titre personnel)  
Paris, Mario-Charles (à titre personnel)  
Pôle économie sociale de l'agglomération de Longueuil  
Pour l'amour du ciel  
Réseau écocitoyen de Saint-Lambert  
Rive-sud en transition  
Saint-Bruno en transition  
Steeve Desgagnés Re/Max  
Stéphane Bergeron, député de Montarville  
Sterescu, Sorin (à titre personnel)  
Urgence climatique Montérégie  
Ville de Saint-Bruno, Sainte-Julie et Saint-Basile-Le-Grand  
Ville de Saint-Lambert

**Présentation sans mémoire :**

Air Medic  
Cargair  
Service de police de l'agglomération de Longueuil (SPAL) et Service de sécurité incendie de l'agglomération de Longueuil (SSIAL)

**Dépôt d'un mémoire :**

Air Richelieu  
Association des pompiers et pompières de l'agglomération de Longueuil (APPAL)  
Boissonneault, Martin (à titre personnel)  
Caron, Germain (à titre personnel)  
Chrono Aviation  
Désilets, Réal (à titre personnel)  
Douville, Yannick (à titre personnel)  
Francis, Dany (à titre personnel)  
Pascan Aviation  
Pinard, Cassandra (à titre personnel)  
Ponech, Trevor (à titre personnel)  
Pratt & Whitney Canada (PWC)  
Réseau de transport de Longueuil (RTL)  
Sabourin, André (à titre personnel)

### **Dépôt d'une pétition :**

Alexandre St-Pierre et Joëlle Naud (à titre personnel)

### Déroulement des audiences

Les audiences ont eu lieu sur trois jours, soit du 25 au 27 mai 2022. Les horaires se retrouvent à l'annexe 3. Les audiences ont eu lieu au Pavillon d'accueil du Parc Michel-Chartrand à Longueuil. Elles se sont déroulées principalement de jour, mais une soirée a été ajoutée pour faciliter la participation de la population.

L'animation des audiences a été assurée par Pierre Tadros. Elles se sont déroulées dans l'ordre et dans le respect tant des personnes que des opinions. Les présentations s'adressaient aux quatre commissaires de la consultation publique, ainsi qu'aux deux grands témoins. Les commissaires ont été choisis en fonction du rôle qu'ils occupent dans l'écosystème longueuillois et dans celui de l'aéronautique. Ainsi on retrouvait madame Julie Éthier, directrice générale de Développement économique de l'agglomération de Longueuil, monsieur Martin Boire, directeur général de la Corporation de développement communautaire de l'agglomération de Longueuil et monsieur Sylvain Cofsky, président d'Innovitech. Monsieur Steve Flanagan agissait aussi à titre de commissaire. Il était le mandataire de la consultation publique sur le bruit de l'aéroport Saint-Hubert de la Ville de Longueuil réalisée en 2012. Sa présence a permis d'établir un lien avec le passé sans pour autant tenter de le reproduire.

Quant aux grands témoins, leur rôle était d'être à l'écoute de leurs citoyens, d'être témoin de toutes les interventions, mais aussi de les remercier de participer à cet acte de démocratie.



# **LES PARTIES PRENANTES ET LES ENJEUX**



## Consultation publique : les parties prenantes et les enjeux

Cette section contient les résumés de l'ensemble des documents, mémoires, lettres ou courriels déposés dans le cadre de cette consultation publique. Les mémoires complets peuvent être consultés sur le site [consultation.quebec](http://consultation.quebec).

### Les parties prenantes

Tout l'écosystème gravitant autour de l'aéroport a été invité à participer à la consultation publique. Certains se positionnent sur le plan de développement de DASH-L, d'autres viennent apporter un éclairage nouveau sur le secteur de l'aéroport ou le secteur de l'aéronautique. Chaque opinion est importante et amène une vision sur un ou plusieurs enjeux entourant le développement de la zone aéroportuaire.

### Aéroport de Montréal-Trudeau

L'industrie du transport aérien fait face à d'énormes défis post-pandémie. Les aéroports et les compagnies aériennes doivent retrouver leurs passagers et leur santé financière.

Tout d'abord, ADM a un bail avec Transport Canada jusqu'en 2072 avec l'exclusivité du transport international, ce qui représente un frein immédiat au plan de développement de DASH-L. De plus, la difficulté d'avoir des points de fouille (douanes) dans les petits aéroports et le risque financier pour YUL de perdre son exclusivité de transport aérien (impacts sur les taux d'intérêts) positionne ADM en défaveur de la finalité de ce plan de développement.

L'industrie du transport aérien vise à faire profiter les passagers d'une offre à prix concurrentiel, avec une flotte renouvelée d'appareils, en faisant face à une pénurie de main-d'œuvre et en répondant aux impératifs de la lutte aux changements climatiques. La vision d'un réseau aéroportuaire québécois appelle à une meilleure collaboration entre Québec et Montréal.

Par exemple, l'aéroport international Jean-Lesage de Québec (YQB) pourrait très bien devenir la plaque tournante du transport régional québécois. De même que dans le cadre de la reprise, certaines fréquences de liaisons internationales pourraient être déplacées de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (YUL) vers YQB, par exemple certains vols à destination de Paris. Par contre, de tels transferts sont possibles quand les équipages et les appareils des compagnies aériennes sont déjà réparties sur les plateformes aéroportuaires et que les diverses agences gouvernementales requises au transport aérien sont déjà présentes et en action sur ces plateformes.

La situation actuelle de pénurie de main d'œuvre qualifiée rend ceci encore plus évident. La situation sera intenable si une troisième plateforme aéroportuaire est créée à l'aéroport de Saint-

Hubert. En même temps, tous les nouveaux joueurs de l'industrie vraiment intéressés ont toujours accès aux deux plateformes existantes. Certains y sont déjà. Permettre une plus grande dilution, c'est risquer de recréer l'histoire de Dorval et de Mirabel qui a mené Montréal à sa marginalisation comme destination; elle, la capitale mondiale de l'aviation civile. Si les autorités compétentes le souhaitent, Aéroports de Montréal (ADM) est d'avis que YHU peut jouer un rôle dans le réseau aéroportuaire québécois. YHU peut aujourd'hui accueillir tous les vols domestiques qu'il souhaite. Il y a une demande comme jamais pour les vols intérieurs canadiens. YHU a aussi un rôle comme lieu de formation qu'elle doit jouer, au bénéfice de tous. YHU pourrait également faire une plus grande place à l'aviation générale, dite privée et même aux écoles de pilotage.

Les défis environnementaux nous appellent à la frugalité dans la construction de nouvelles infrastructures aéroportuaires pour limiter notre empreinte carbone. Chacun des aéroports existants peut avoir un rôle à jouer alors que nous avons un écosystème aérospatial aussi présent et important. Leurs modèles d'affaires doivent être différents. La complémentarité de l'offre doit aller au-delà du partage de vols passagers domestiques et des vols internationaux et inclure la formation, l'aviation générale, l'aéronautique et tant d'autres éléments au cœur de l'aviation. Si les autorités compétentes souhaitent conserver la vocation aéroportuaire de l'aéroport de Saint-Hubert, il est envisageable d'offrir des services complémentaires plutôt que de tenter de créer une fausse compétition qui sera ultimement dommageable pour les collectivités. Permettre la dilution de vols de YUL vers YHU ne rend service à personne. Plutôt que de déployer des énergies à ceci, il faut se demander ce que l'on souhaite léguer à la collectivité de demain et comment on sera en mesure de lui assurer un avenir qui combinera une réussite économique et une empreinte écologique limitée.

Pour aider les transporteurs aériens à atteindre leurs objectifs de développement durable, ADM travaille auprès d'eux pour prioriser les horaires les plus efficaces au niveau technologique.

Avec l'arrivée prochaine du REM, ils auront des navettes électrifiées. Les véhicules utilisés sur le tarmac de YUL seront 100% électriques. De plus, plus de remorqueuses d'avion seront utilisées pour réduire l'utilisation du moteur des avions. Ce que souhaite ADM c'est une concentration de vols internationaux à YUL et relocalisation certains vols locaux.

D'ici quelques années, plusieurs compagnies aériennes de type ULCC (Ultra low cost) voleront dans le ciel canadien. Elles ont toutes leur siège social en Alberta. D'abord Swoop, issue de la famille WestJet, puis Flair, dont le sort est présentement devant l'Office des transports du Canada, et plus récemment Lynx. En août 2022, Jetlines a lancé ses activités à partir de l'aéroport international Pearson Toronto (YYZ). Fait à noter, aucun ULCC américain ne dessert le marché canadien. Autrement dit, même dans les grandes villes canadiennes qui ont un aéroport secondaire à proximité, les ULCC américains continuent de seulement offrir le service à partir des aéroports frontaliers américains. Le modèle américain permet aux ULCC d'opérer à des aéroports qui sont publics et 100 % subventionnés ce qui réduit les besoins de financement en propre. Le modèle canadien n'est pas adapté à leurs plans d'affaires et de développement.

Jusqu'à présent, mis à part Flair présente à YUL, aucun ULCC n'a fait le choix d'être présent sur le marché québécois. Cela est tout à fait cohérent avec les constats du groupe de travail du ministre des Transports du Québec qui avait dénoté une propension nettement moins forte des Québécois par rapport aux autres Canadiens à voler vers des destinations domestiques.

Ajouter un second aéroport international pour les passagers réduirait le bassin de clientèle des transporteurs et augmenterait leurs coûts d'opération, tout en mettant à risque les gains obtenus par l'ensemble des acteurs métropolitains. Il est évident que la construction d'un nouvel aéroport international de passagers, situé à peine à 33 kilomètres de YUL, serait un choix dommageable pour l'ensemble de la collectivité, pour l'économie et est tout simplement un non-sens. D'autant que cette volonté exprimée n'est soutenue par aucune étude d'impact.

La future zone d'innovation aéroportuaire se veut répartie sur trois sites historiques et complémentaires, chacun à proximité d'un site aéroportuaire soit YUL, YMX et YHU, et ayant chacun sa vocation sur la base des entreprises, des institutions d'enseignements et des infrastructures qu'il abrite. YHU peut devenir un véritable campus technique et universitaire avec la présence de l'École nationale d'aérotechnique comme figure de proue et les partenariats universitaires en génie. Le secteur aéroportuaire accueille des entreprises de renom comme P&WC et Héroux-Devtek et des institutions comme l'Agence spatiale canadienne et le Centre canadien de certification et d'essais en vol.

Un changement de vocation de YHU l'amènerait à empiéter sur le rôle de YUL plutôt que de contribuer à son plein potentiel dans son rôle actuel dans l'écosystème aérospatial. Il est essentiel de capitaliser sur les connaissances des acteurs déjà présents à YHU et d'y mettre les énergies requises pour permettre la réalisation d'un campus de ce genre qui amènera des connaissances, de la visibilité et des retombées économiques qui seront un atout pour tous les Québécois et les Québécoises. Perdre certains acquis par la réalisation d'un changement de vocation superflu mettrait en péril tout ce capital déjà présent à YHU. La situation actuelle de pénurie de main d'œuvre qualifiée rend ceci encore plus évident. La situation sera intenable si une troisième plateforme est créée. YUL est prêt à collaborer avec YHU pour les vols domestiques régionaux.

Y aura-t-il un moment où il y aura suffisamment de demandes pour un autre aéroport international pour desservir le Grand Montréal? Pas dans un avenir prévisible et même dans le futur si on considère l'importance à accorder au développement durable et à limiter notre empreinte. Chacun des aéroports existants peut avoir un rôle à jouer alors que nous avons un écosystème aérospatial aussi présent et important. Leurs modèles d'affaires doivent être différents. La complémentarité de l'offre doit aller au-delà du partage de vols passagers domestiques versus internationaux et inclure la formation, l'aviation générale, l'aéronautique et tant d'autres éléments au cœur de l'aviation. Si les autorités compétentes souhaitent conserver la vocation aéroportuaire, il est envisageable d'offrir des services complémentaires plutôt que de tenter de créer une fausse compétition qui sera ultimement dommageable pour les collectivités.

## Agence spatiale canadienne

« Au nom de l'Agence spatiale canadienne (ASC), je tiens à vous remercier d'avoir invité l'Agence à contribuer aux consultations publiques concernant le développement de la zone aéroportuaire de Saint-Hubert. Nous sommes fiers d'être un membre de la communauté de Saint-Hubert depuis le début des années 1990 et nous sommes ravis de voir la communauté prendre son essor.

En tant qu'Agence spatiale nationale, nous faisons partie d'un écosystème spatial dynamique au Québec, au Canada et dans le monde. Le secteur aérospatial attire des esprits créatifs et ingénieux, stimule l'innovation et l'activité économique et crée des emplois de haute qualité. Le domaine spatial est en pleine croissance et offre de nouveaux modèles d'affaires propices aux PME qui constituent la base du secteur spatial au Canada. L'Agence entend miser sur ce contexte pour promouvoir un pôle spatial basé à Saint-Hubert qui sera un moteur pour l'innovation spatiale au Canada.

Bien que l'Agence ne soit pas en mesure de soumettre une présentation officielle à la consultation, nous suivons de près le processus et prenons note des opinions de la communauté concernant les plans de développement de la zone aéroportuaire. Nous continuons d'évaluer notre rôle de partenaire dans le développement régional tout en demeurant un chef de file à l'échelle du pays. »

Courriel envoyé le 25 mai 2022 par Jean-Claude Piedboeuf, Dirigeant principal des finances et directeur général, Services corporatifs, Agence spatiale canadienne / Gouvernement du Canada.

#### Air Médic

Pour des raisons de logistique, la présentation de monsieur Jean-Patrick Laflamme, Directeur Communication et relations gouvernementales d'Air Medic a été virtuelle. Aucun mémoire n'a été déposé, la rencontre préalable avec eux n'a été réalisée que peu de temps avant les audiences. En mai 2022, la cheffe de la direction, Sophie Larochelle, annonce la construction d'un tout nouveau siège social avec hangar de 40 000 pi<sup>2</sup> à Saint-Hubert. Entreprise spécialisée dans l'assistance et le transport médical. L'investissement s'élève à 18 millions de dollars. La construction se terminera au printemps 2023. Air Medic compte 175 employés, 20 médecins certifiés Aero médical. Le caractère humanitaire de l'entreprise permet une plus grande acceptabilité sociale de leurs activités et de ses impacts. L'agrandissement permettra un meilleur regard sur la maintenance et sur la qualité de leurs services et pour la création d'un centre de formation. Le transport de passagers sera principalement effectué à partir de la basse côte nord. Ils travaillent présentement en collaboration avec l'entreprise Handfield Aviation.

Leurs activités ne sont pas en lien avec le plan de développement de DASH-L.

#### Air Richelieu

Le Collège privé Air Richelieu forme chaque année entre 80 et 100 pilotes de ligne. Les dirigeants d'Air Richelieu ont déposé un mémoire décrivant leur situation. En temps qu'école de pilotage, ils se sentent constamment dans la mire des élus municipaux et des riverains. Leur méthode d'enseignement des vols de nuit a été modifiée pour réduire au maximum les manœuvres de posées décollées. Les heures de vol ont été réduites de 250 à 189 grâce à des investissements majeurs dans des simulateurs de vol. Air Richelieu ne loue aucun appareil après le coucher du

soleil. De plus, pour atténuer les impacts sonores de leurs activités, l'entreprise a demandé à NAV Canada de modifier les corridors aériens, une démarche qui s'est avérée vaine.

De plus, ils sont les seuls au Canada à pouvoir faire voler un avion tout électrique. L'arrivée de cet avion pourra certainement éviter bien des désagréments en matière notamment de bruit, mais aussi d'émission de gaz à effet de serre.

### Association des pompiers et pompières de l'agglomération de Longueuil (APPAL)

L'Association des pompiers et pompières de l'agglomération de Longueuil regroupe 280 membres travaillant pour le service de sécurité incendie de l'agglomération de Longueuil.

Depuis plusieurs années, les pompiers et pompières de l'agglomération interviennent à l'aéroport pour des avions en détresse. Ils soulèvent deux enjeux, soit l'absence de caserne municipale à proximité de l'aéroport et l'absence de camions d'incendie spécialisés pour la protection des aéronefs et leurs passagers.

Actuellement, la construction d'une caserne n'est pas nécessaire, car le nombre de vols et de passagers ne sont pas assez importants. Cependant, avec les projets de développement de DASH-L, si le nombre de mouvements dépassait 700 et le nombre de passagers atteignait 180 000, la construction serait alors nécessaire. La construction de cette caserne sur les terrains de l'aéroport serait autant pour la sécurité des passagers que des citoyens du secteur. Les délais d'interventions seraient améliorés. Les équipes d'intervention devraient pouvoir répondre aux appels traditionnels de l'agglomération ainsi qu'aux appels d'urgence aéroportuaire. Le coût de construction d'une telle caserne est estimé par l'APPAL à 15 millions de dollars et il faut prévoir, toujours selon l'APPAL, des coûts d'entretien de 3 millions de dollars par année par la suite. Qui sera responsable de ces coûts? DASH-L uniquement ou les coûts seront-ils partagés avec l'agglomération?

Actuellement, sans camion aéroportuaire spécialisé, les capacités d'extinction rapide d'un feu d'un gros porteur sont très réduites.

Selon l'APPAL, les avions électriques peuvent être une bonne solution au bruit et à l'émission de GES. Cependant, ce type d'appareil nécessite des interventions particulières et plus de formation pour les pompiers. Il faut le prévoir dans un plan de développement.

### Cargair

Cargair est la 3e école de formation de pilotes en importance au Canada. L'entreprise offre des conditions d'apprentissage qui font son succès : toutes les saisons et des vols de nuit.

Toute la flotte d'aéronefs a été changée au cours des dernières années pour des appareils moins bruyants et des silencieux ont été installés sur certains avions. À court terme, on vise à modifier 90% des avions de l'entreprise.

Malgré que les plaintes pour ce type de vols persistent, ils sont confrontés à une réduction du nombre de vols permis ou possibles. Ce nombre diminue sans cesse dû à des problèmes de météo et de pénurie de personnel à la tour de contrôle.

## Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud

L'aéroport est un des piliers du réseau de transports de la région et un acteur indispensable à la croissance économique régionale. En augmentant son offre de services par l'aménagement d'une aérogare et l'accès à des vols régionaux, pancanadiens et internationaux, il permettrait aux entreprises de la région de conquérir de nouveaux marchés et à l'économie locale de prospérer par le développement d'un pôle d'innovation aéronautique, le tourisme et l'établissement de bureaux satellites de multinationales dans le parc aéroportuaire. Ainsi, l'aéroport deviendrait un atout concurrentiel majeur pour la région en attirant de nouveaux investissements et en favorisant une synergie régionale. La Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud demande qu'un échéancier clair et des mesures concrètes soient mis en place rapidement par DASH-L pour assurer la croissance économique régionale et le bien-être des entreprises du territoire. Le plan de développement de l'aéroport doit être progressif et structuré et doit être clairement communiqué aux entreprises et à la population. Une communication claire et transparente permettra aux citoyens de mieux comprendre la valeur du développement de l'aéroport non seulement pour l'économie de la région, mais également pour la population par l'accès à des vols régionaux accessibles et abordables.

Il a été mentionné que les chiffres avancés dans ce mémoire proviennent des données fournies par DASH-L et non d'une étude menée par la CCIRS. Il est question de la création de 5 000 emplois et de l'attraction de 1 million de passagers par année. Les retombées économiques sont estimées à 1 milliard de dollars d'ici 2037.

## Chrono Aviation

Le Groupe Chrono Aviation comporte quatre filiales installées à YHU : Chrono Aviation, Chrono Jet, WAAS Aerospace et Lux FBO (ou Terminal Lux). Les activités de l'entreprise ont pris de l'expansion en 2018 à Saint-Hubert grâce à l'engagement de DASH-L de ne pas limiter les heures d'opération. Les activités du Groupe Chrono sont principalement reliées aux opérations minières du Grand Nord, plus particulièrement celles de la compagnie minière Baffinland Iron Mine. Ce contrat a débuté en avril 2019. Il n'y a que deux vols de nuit par semaine, généralement les mardi et mercredi à 2h AM. D'autres compagnies effectuent des vols de nuit.

Le Groupe Chrono a investi plus de 30 M\$ depuis 2018 en amélioration immobilière et plus de 20 M\$ en équipement. Depuis son arrivée à Saint-Hubert, le nombre d'employés est passé de 4 à 175, ceux-ci habitant principalement sur la Rive-Sud. Cela représente une masse salariale de 6 M\$, donc des retombées directes et indirectes de plusieurs dizaines de millions de dollars.

L'avion problématique, le Boeing 737-200, a une durée de vie restante de 3 à 5 ans. Le Groupe tente de négocier des heures d'opérations moins nuisibles dans le futur.

## Citoyens

La majorité des citoyens ayant présenté un mémoire ont des revendications au niveau du bruit, mais les questions environnementales sont aussi présentes.

Le traitement et suivi des plaintes est aussi soulevé comme problématique. Il serait intéressant de parler de signalements au lieu de plaintes, et ce, en toute transparence. Un comité citoyen, qui fait des recommandations et qui encourage la communication serait préférable pour faire un suivi.

On retrouve un peu plus loin dans ce rapport, une section où tous les enjeux soulevés par les citoyens sont détaillés selon la récurrence.

## Comité antipollution des avions de Longueuil (CAPA-L)

Le Comité antipollution des Avions – Longueuil (CAPA-L) est un regroupement de citoyens créé en 2009 suite à une prise de conscience collective de l'impact de la pollution par le bruit et les hydrocarbures causée par les petits avions à piston des écoles de pilotage de l'aéroport de Saint-Hubert. En 2010, le Comité s'incorporait selon la troisième partie de la Loi des compagnies. Il compte aujourd'hui plus de 400 membres et bénévoles résidents de Longueuil, Saint-Hubert, Greenfield Park, Saint-Bruno, Sainte-Julie, Saint-Basile-le-Grand et d'autres villes avoisinantes. Les buts visés par ce comité sont l'amélioration de la qualité de vie des citoyens riverains de l'aéroport YHU et la diminution des impacts de la pollution des avions sur la santé. Pour ce faire, ils dénoncent toute nuisance excessive produite par les activités de l'aéroport.

Selon le CAPA-L, DASH-L a la responsabilité de lancer une démarche pour rétablir la confiance avec les citoyens. L'autorité aéroportuaire doit faire preuve de transparence dans la gestion de ses opérations et le développement futur de l'aéroport. Les parties prenantes doivent être représentées au sein de comité sur le climat sonore. Il demande aussi plus de transparence sur les données financières de DASH-L.

Le plan de développement de l'aéroport doit favoriser une économie durable qui respecte les citoyens et l'environnement.

## Direction de la santé publique de la Montérégie

Dans son rôle, la Direction de la santé publique de la Montérégie (DSPM) reçoit et traite les plaintes des citoyens. Elle a constaté une augmentation de plaintes provenant des villes limitrophes, notamment Saint-Bruno-de-Montarville et Sainte-Julie

Dans le contexte de la consultation publique, la DSPM évalue et communique à la population les risques à la santé découlant des activités aéroportuaires, en collaboration avec les différentes parties prenantes, principalement sur le bruit, mais aussi sur l'exposition à la pollution atmosphérique. Elle favorise une collaboration pour diminuer les risques à la santé des résidents exposés au bruit aérien.

La DSPM constate que Longueuil est une ville bruyante. Des études réalisées par l'Université de Sherbrooke démontrent clairement l'impact des activités aéroportuaires sur le climat sonore. La Santé publique reconnaît que les données actuelles ne reflètent pas les enjeux actuels liés au développement futur de l'aéroport, mais souhaite réaliser une étude plus approfondie sur la quantification du bruit. Cependant, la Santé publique se base présentement sur les recommandations de l'OMS. Par exemple : ne pas dépasser les 45 décibels sur 24 h et 40 décibels la nuit, etc.

La Direction de la santé publique doit être en dialogue avec les différentes parties prenantes. Pour elle, une croissance est possible, mais il faut être porteur en amont d'un projet. Ils sont là pour collaborer, pour réfléchir sur les différents projets. Ils suivent les recommandations depuis 2010, mais c'est un travail où toutes les parties prenantes devraient participer, DASH-L les premiers. Un manque de communication est soulevé, il est difficile d'aligner les deux visions.

En 2008-2009, des études sur les contaminants ont été réalisées, dont la présence de plomb aux abords de l'aéroport, mais il n'y aurait pas d'inquiétude à ce sujet. La Direction de la santé publique a évalué le bruit au-delà des seuils acceptables et des recommandations ont été formulées à ce sujet lors de la dernière consultation mais n'ont pas été considérées à ce jour. Ce niveau trop élevé de bruit peut entraîner par exemple, des troubles du sommeil, des problèmes cardiovasculaires et problèmes psychologiques. L'inquiétude est surtout reliée au bruit. Par contre, un accroissement du trafic aérien et routier amènera une augmentation de la pollution atmosphérique.

Les prochaines études devraient mesurer les impacts psychosociaux. Cela demande une collaboration de la santé publique avec les autres parties prenantes.

## École de technologie supérieure (ÉTS)

Leur présentation portait sur le nouveau Baccalauréat en génie aérospatial et du projet de campus Aéro à Longueuil en partenariat avec l'ÉNA. Ce nouveau programme permettra de répondre aux besoins de recherche et développement de l'industrie aérospatiale.

Il ne se positionnent pas directement sur le plan de développement de DASH-L, mais ils ont quand même un enjeu du transport collectif pour les étudiants et les professeurs qui devront se rendre à l'aéroport.

L'ÉTS veut être présente au cœur des industries, le secteur de l'aéroport est donc tout indiqué.

Le développement durable est au cœur des recherches, par exemple le développement de méthodes de propulsion qui dégagent moins de GES, l'optimisation des moteurs, l'électrification, l'utilisation possible de l'hydrogène, etc. L'aéroport pourrait être un banc d'essai pour les nouvelles technologies.

### École nationale d'aérotechnique (ÉNA) et Centre technologique en aérospatiale

L'industrie aérospatiale est une source de fierté pour la Ville de Longueuil et pour le Québec tout entier ainsi qu'un secteur névralgique de leur économie respective. Créneau d'excellence, cette industrie peut compter sur une main-d'œuvre qualifiée et de grande qualité formée à l'École nationale d'aérotechnique (ÉNA), une école affiliée au cégep Édouard-Montpetit; plus important institut d'aérotechnique en Amérique du Nord, l'ÉNA est aussi la seule école à former des techniciens reconnus à travers le monde en Maintenance d'aéronefs, en Avionique et en Génie aérospatial, et ce, depuis 1964. C'est aussi grâce à l'ÉNA que l'industrie assure, dans ces secteurs, le perfectionnement de son personnel technique spécialisé par la formation continue et les services aux entreprises.

L'ÉNA : Former la relève depuis près de 60 ans

Le CTA : catalyseur d'innovation aérospatiale

Longueuil, Ville d'aérospatiale au sein du 3e Pôle aérospatial mondial.

Leur vision d'avenir : un Pôle aérospatial de classe mondiale près de l'aéroport, notamment en ce qui a trait aux matériaux éco-responsables et la motorisation hybride électrique. Autant de sujets qui pourrait positionner favorablement le plan de développement de DASH-L si tel était leur souhait.

Le projet de zone d'innovation du gouvernement provincial pourrait avoir d'importantes retombées dans le secteur de l'aéroport. L'investissement estimé en termes d'infrastructures pour Longueuil provenant du projet de ZI Aéro est de l'ordre de 500 M\$. Ce n'est pas en lien avec le plan de développement de DASH-L, la vision n'est pas la même, mais le travail en concertation n'est pas impossible.

L'ÉNA peut aider les entreprises dans leurs ambitions environnementales : électrification, réduction de la consommation de carburant, réduction du niveau de bruit, etc. De plus, l'ÉNA a la capacité de réaliser les études de bruit. Ils font partie de la solution.

Le collectif constate une absence de mesures concrètes pour la protection de l'environnement promues par YHU. Il est donc évident que le développement visé n'est pas cohérent avec les cibles climatiques nationales et internationales en vigueur. Au contraire, le développement annoncé de l'offre de compagnies à bas coûts/très bas coûts encouragera les citoyennes et citoyens à adopter des comportements qui entraînent une augmentation globale des GES liés aux transports. Selon la planète s'invite au Parlement, d'autres options de transport plus sobres en carbone devront être privilégiées dans une ville du 21<sup>e</sup> siècle, une ville résiliente, durable et à échelle humaine. Le collectif conclut, au terme de ses recherches, que l'industrie n'est pas viable au niveau environnemental, malgré ce qu'elle prétend. Non seulement il y a un manque de gouvernance au niveau international pour la réduction des émissions de GES de l'aviation, mais les solutions mises de l'avant (biocarburants, appareils électriques et compensation carbone) ne vont pas venir résoudre les nombreuses externalités générées par le secteur à court terme. Tout indique que le corollaire du développement sera une hausse des GES, qui auront des effets délétères sur la santé des populations avoisinantes.

Les effets sur la biodiversité environnante vont également se faire sentir, alors que le bruit sera plus prononcé, ce qui va créer des déséquilibres importants. Le collectif note également que le projet, avec le peu de données qu'on connaît, manque de cohérence avec les projets et infrastructures existantes.

Quant à sa viabilité économique, elle semble incertaine. D'une part, les vols internationaux à rabais n'engendreront pas de retombées directes pour l'économie québécoise. D'autre part, les emplois créés ne seront pas suffisamment attractifs pour contrer les problèmes de main d'œuvre actuels.

En somme, le collectif n'est pas du tout convaincu que l'argent investi bénéficiera à la communauté. Ainsi, leur groupe prend part à la Coalition Halte-Air Saint-Hubert et demande un moratoire sur le développement de l'aéroport tant que des études sur les impacts socio-économiques, sanitaires et environnementaux n'ont pas été réalisées et que la cohérence du projet avec les objectifs de carboneutralité des différents paliers gouvernementaux n'ait pas été démontrée. Nous sommes en pleine crise climatique juxtaposée à la crise sanitaire. En effet, la pandémie nous a amené à revoir nos modes de vie, y compris notre façon de voyager. Le collectif plaide pour que la nouvelle normalité soit la suivante : voyager moins, mais voyager mieux. Pour eux, le développement d'un aéroport contribuera à détériorer le climat et ils exigent que tous les décideurs politiques affectés au dossier considèrent leur responsabilité d'agir face aux générations actuelles et futures.

Le collectif serait ouvert à collaborer si la gouvernance rend ces dimensions environnementales plus transparentes. Par contre, les vols à rabais ne sont pas très cohérents pour le moment avec un développement durable et avec les conclusions du GIEC. Plusieurs mesures devraient être prises en compte, dans une optique d'adaptation aux changements climatiques, comme au niveau des bâtiments, des îlots de chaleur, etc.

## Les Pollués de Montréal-Trudeau

Le comité de citoyens les Pollués de Montréal-Trudeau existe depuis 2013. Il regroupe des gens qui habitent dans les arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville, Saint-Laurent, Villeray, Saint-Michel et les villes de Mont-Royal, Dorval et Pointe-Claire. Le comité soulève différentes préoccupations et actions : couvre-feu strict, actions en vue de diminuer la pollution sonore, gestion du climat sonore et des plaintes (indépendante et transparente), documentation de la pollution atmosphérique, augmentation de l'imputabilité, représentativité au sein des comités sur le climat sonore, études environnementales, impacts sociaux, diffusion d'informations au grand public.

Leurs préoccupations sur DASH-L sont basées sur leur expérience avec Montréal-Trudeau.

## Mères au front

Selon le dernier rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) daté du 4 avril dernier, nous devons réduire nos émissions de GES de manière drastique dès maintenant. Mères au front craint que toute augmentation de trafic aérien et du trafic routier induit augmentera la pollution atmosphérique et sonore et les émissions de GES. En conséquence, elles demandent un moratoire sur tout développement de l'aéroport tant qu'il n'aura pas été démontré clairement qu'il ne créerait pas d'impacts négatifs.

Elles demandent de ne pas augmenter de façon significative le nombre de vols. La fermeture de l'aéroport n'est pas souhaitée, mais elles demandent de prendre en considération les impacts environnementaux, de réaliser un « test climat ». Par conséquent, il faut souligner d'autres visions, d'avoir des réflexions plus globales sur le développement.

## NAV Canada

La sécurité guide toutes les actions de NAV Canada qui supervise la circulation aérienne grâce à un réseau sophistiqué de centres de contrôle régional, de tours de contrôle, de stations d'information de vol, de centres d'entretien, de centres d'information de vol et d'aides à la gestion à la navigation partout au pays. NAV Canada détermine les routes que doivent emprunter les avions. Ils ont confirmé ce que d'autres ont dit : leur tour de contrôle ne surveille pas Saint-Hubert 24/24.

L'aéroport est entouré de milieux urbains, donc il existe peu d'alternatives pour éviter le bruit. En souhaitant corriger un problème, on ne fait que le déplacer. L'axe des pistes est à privilégier en tout temps.

Leur impact au niveau des gaz à effet de serre, outre les performances des avions, se base sur les routes plus courtes. Réduire les distances et modifier les trajectoires peut permettre une

réduction de la consommation de carburant et donc une réduction des émissions de gaz à effets de serre. Mais, selon NAV Canada, les trajectoires de vols sont déjà relativement optimisées autour de l'aéroport et qu'il y a peu de marge d'améliorations concernant les techniques d'approches à Saint-Hubert.

### Pascan Aviation

Pascan est établi à YHU depuis près de 20 ans. Pascan a des ententes avec Air Canada et Transat pour assurer des connexions internationales.

En novembre 2021, DASH-L leur a sommairement présenté son plan de développement de \$100M en infrastructures aéroportuaires. À la base, ils sont en faveur de tout projet structurant qui favoriserait la mise en place d'un HUB d'aviation à YHU, parce que ça peut entraîner une hausse de leur volume de passagers au niveau régional.

Ils ont été par contre étonnés que cette présentation soit aussi mince et aussi peu étoffée, et que le plan d'affaires ne se résume principalement qu'à attirer des Low Costs Carriers pour opérer des vols interprovinciaux et transfrontaliers.

Ils n'ont pas reçu d'informations financières pertinentes supportant les coûts d'exploitation, avec l'atteinte d'un point mort, par exemple.

De plus, ils n'ont aucune assurance que la clause d'exclusivité d'Aéroport de Montréal-Trudeau (restreignant les vols internationaux à YHU) serait levée, ce qui constitue à leur sens le premier obstacle à régler.

Comme membre opérateur et payeur de frais, ils sont surtout préoccupés par les dommages collatéraux qui seraient entraînés si les objectifs de ce plan de développement n'étaient pas pleinement atteints. Pascan Aviation désire que le développement de l'aéroport se fasse dans l'harmonie, et surtout en toute transparence, et que les préoccupations des opérateurs en place soient au cœur des discussions.

### Pôle d'économie sociale de l'agglomération de Longueuil

L'économie sociale demeure un outil de développement économique et social qui répondra aux collectivités de Longueuil et de l'agglomération de Longueuil et qui pourra contribuer à l'acceptabilité sociale de l'aéroport et à un aménagement du territoire tenant compte des besoins réels.

Le Pôle d'économie sociale de l'agglomération de Longueuil recommande :

Miser sur le Pôle pour l'idéation et l'émergence de projets structurants pouvant être hébergés sur le site.

Assurer le développement de projets structurants sur et proches du site par le développement d'un fond de développement en économie sociale.

Assurer une gestion du site tenant compte d'impératifs de retombées économiques, sociales et environnementales.

### Pour l'Amour du Ciel

Groupe étant actif à Montréal, mais subissant selon son représentant, des inconvénients provenant de l'aéroport. Principalement les vols de nuit du Boeing 737-200 de Chrono Aviation, des vols de loisirs dans l'espace aérien montréalais (circuit Ville-Marie) et les vols d'hélicoptères.

Les principaux points reprochés à DASH-L sont l'absence de mesures quantitatives des niveaux du bruit et l'absence de la reconnaissance de problématique de nuisance sonore de la part de DASH-L. Ils suggèrent la création d'un comité de gestion du bruit avec un cadre juridique précis et des normes nationales. Aussi, comment justifier un développement de l'aéroport à la suite de l'investissement massif effectué en matière de transport collectif (REM) en direction de l'aéroport YUL?

Une lettre a été envoyée au ministre des Transports le 15 décembre 2021 où les problèmes de gouvernance et de transparence sont évoqués.

### Pratt & Whitney Canada

P&WC est un leader dans l'écosystème aérospatial québécois comme manufacturier de moteurs d'avion. En plus du siège social et d'une usine de fabrication à Longueuil, il détient également un centre de révision à Saint-Hubert adjacent à l'aéroport.

P&WC a été créé en 1928 et est un employeur de choix sur la Rive-Sud avec 10 000 travailleurs à l'international, dont 6 000 au Canada incluant 4 500 au Québec. P&WC investit plus de 500 M\$ en recherche et développement annuellement. P&WC embauche plus de 750 étudiants par année.

L'aérospatiale est une industrie mondiale qui est représentée par plus de 240 entreprises au Québec. Elle génère 17G\$ en ventes annuelles et emploie plus de 43 000 travailleurs dans la province. Longueuil, incluant Saint-Hubert, est une vitrine d'innovation, de formation et d'investissements. Tout en étant un pôle stratégique, plusieurs défis s'annoncent au niveau technologique et environnemental. P&WC utilise l'aéroport pour le transport d'employés. Ils encouragent le développement de l'industrie aérospatiale au Québec.

Tout plan futur devra tenir compte de toutes les parties prenantes sollicitées par cette consultation, des différents joueurs de l'écosystème ainsi que de l'attractivité du pôle Longueuil.

Monsieur Desgagnés est actif dans le secteur de l'aéroport, mais aussi partout dans la grande région métropolitaine. Il a démontré, statistiques à l'appui, que la proximité de l'aéroport n'aurait pas d'impact négatif sur l'évolution des prix de vente, et ce, même si on compare avec d'autres secteurs et que son développement ne devrait pas non plus en avoir. La proximité de la gare est un élément d'attraction du secteur. La transparence dans ces transactions est très importante. Il est important de bien expliquer les enjeux du secteur.

### Réseau de transport Longueuil

Le Réseau de transport de Longueuil (RTL) offre un service de transport collectif par autobus sur le territoire de l'agglomération de Longueuil, comprenant les villes de Brossard, de Longueuil, de Boucherville, de Saint-Lambert et de Saint-Bruno-de-Montarville.

Étant responsable de l'offre en transport collectif pour l'agglomération de Longueuil, le RTL est un acteur important dans le plan de développement de l'aéroport (YHU), localisé à Longueuil. Pour cela, il souhaite contribuer à l'exercice de réflexion et communiquer ses commentaires sur le plan de développement déposé par DASH-L.

Comme les observations et propositions du RTL touchent toutes les entreprises du secteur, tout ce qui a été soulevé dans le mémoire se retrouve ici.

#### Observations :

- Augmentation anticipée des activités et des flux aériens à bas prix vers l'aéroport;
- Augmentation anticipée de la fréquentation du secteur de l'aéroport par une nouvelle clientèle, en plus des employés et visiteurs;
- L'offre de transport collectif actuellement n'est que peu en adéquation avec la vision de développement de l'aéroport;
- Le projet de développement de l'aérogare n'inclut pas les caractéristiques d'accessibilité requise pour le transport collectif;
- Les secteurs de l'autoroute 30, de la route 116 et du chemin Chambly sont fortement congestionnés; ce qui peut nuire à l'accessibilité de l'aérogare et au développement de service de transport collectif efficace;
- Des entreprises du secteur de la zone aéroportuaire travaillent déjà en étroite collaboration avec le RTL pour le développement d'une offre de service adaptée à leurs propres besoins;
- La ligne 428 a été mise en place en collaboration des entreprises du secteur.

#### Propositions du RTL :

- Saisir l'occasion de développer une nouvelle offre de service vers l'aéroport adaptée aux besoins de la future clientèle en collaboration avec DASH-L et des travailleurs de l'aéroport;
- Assurer au RTL un financement suffisant afin d'être en mesure de répondre à ces nouveaux besoins;
- Prévoir des accès efficaces et des mesures préférentielles pour le transport en commun vers l'aérogare à partir des grands axes routiers dont le corridor de l'A-30, la route 116 et le chemin Chambly;
- Prévoir sur le site environnant la nouvelle aérogare des arrêts ou terminus pour autobus stratégiquement localisés pour la clientèle;
- Prévoir un aménagement du site propice à l'intermodalité en priorisant les modes actifs et collectifs;
- Analyser la possibilité d'implanter un axe de desserte prioritaire en transport en commun;
- Assurer une gestion de l'offre de stationnement en cohérence avec la capacité des infrastructures et avec le souci d'encourager la mobilité durable;
- Identifier une cible de part modale à atteindre en transport collectif dans la zone aéroportuaire conjointement avec la Ville de Longueuil;
- Impliquer le RTL en amont afin d'intégrer dans le projet de développement les besoins en infrastructures de transport collectif dans le secteur;
- Impliquer le RTL pour l'identification d'une offre de service adaptée au besoin de la clientèle prévue en fonction de la vision de développement de DASH-L;
- Prévoir le développement d'un programme Employeurs pour encourager le transport collectif dans la zone aéroportuaire (grandes entreprises, établissements d'enseignement, etc.).
- 

#### Réseau écocitoyen de Saint-Lambert

Le Réseau écocitoyen de Saint-Lambert (RESL) est un organisme reconnu, créé il y a 6 ans, qui rassemble des personnes, bénévoles, de tous horizons, de tous les profils et de tous les métiers, qui partagent le même intérêt et les mêmes inquiétudes pour le présent et l'avenir des gens et de l'environnement.

Les membres du Réseau sont très impliqués dans le développement durable et ses impacts positifs sur les changements climatiques. Ils veulent promouvoir la consommation responsable, l'agriculture urbaine, la biodiversité, la mobilité durable, l'implication des jeunes et la diminution des gaz à effet de serre (GES).

Sans un véritable dialogue sur ces éléments indissociables et un partage véritable des intentions de diminuer les impacts négatifs présents et futurs sur l'environnement et ses conséquences pour la population, le RESL demande qu'un moratoire soit déclaré à tout développement de l'aéroport, et ce, tant aussi longtemps que les avantages environnementaux et économiques d'un tel développement ne seront pas connus et basés sur des études fiables.

## Rive-Sud en transition

Le projet de DASH-L pour le développement de l'aéroport, s'il se réalisait, augmenterait le nombre de vols vers des destinations internationales, régionales et locales, pour le travail ou pour le loisir. Pour les courtes distances, ils préconisent plutôt l'utilisation du train, qui est une alternative moins polluante.

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 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.

Le groupe demande donc à la Ville et à l'agglomération de Longueuil d'exercer, à l'égard du développement éventuel de l'aéroport, un leadership solide et cohérent en lien 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, ils demandent également au ministre fédéral de l'environnement, ainsi qu'aux députés fédéraux des circonscriptions de Longueuil–Saint-Hubert, Longueuil–Charles-LeMoine et Montarville de s'opposer à tout financement d'une extension de l'aéroport. Le 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 aérien 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? »

Le groupe veut être impliqué dans le développement de l'aéroport. C'est un des seuls groupes qui va à contre-sens de ce que beaucoup nommaient comme vocation de l'aéroport de Saint-Hubert.

## Saint-Bruno en transition

Le mémoire décrit les types de pollution (sonore et atmosphérique), ainsi que l'apport de l'aviation au bilan mondial d'émissions de GES (3,5%) et ce, surtout avec les conclusions du plus récent rapport du GIEC (GIEC, 2022). La sécurité aérienne est aussi un facteur important, on retrouve dans le mémoire une liste des accidents des 15 dernières années. Un portrait des valeurs d'évaluation des entreprises actuelles et de leurs retombées fiscales est réalisé.

L'avènement du REM améliorera l'accès à Montréal-Trudeau dans une perspective de mobilité durable.

Le développement de l'aéroport doit absolument être concerté avec la population. Il y a eu une grande croissance de la population autour de l'aéroport.

On retrouve quatre recommandations : un moratoire sur tout développement, une évaluation de l’empreinte carbone, une évaluation des particules fines et une analyse de développement alternatif.

Service de police de l’agglomération de Longueuil (SPAL) et Service de sécurité incendie de l’agglomération de Longueuil

Les intervenants ont présenté la situation actuelle et l’anticipation pour la mise en œuvre du plan de développement de DASH-L. Les principales problématiques soulevées sont les suivantes :

- **Police et incendie** Difficulté d’accès routier : déjà problématique avec le poste de police en place
- **Incendie** Distance des casernes : la plus près est à 8 minutes selon le mémoire de l’association des pompiers et pompières de l’agglomération de Longueuil
- **Police** Accidents, appels de détresse à l’aéroport, conflits à l’arrivée (problématique déjà existante, augmentation de la fréquence anticipée)
- **Police** Groupe d’intervention nécessaire, opération particulière en milieu restreint
- **Incendie** Présentement couvert par les pompiers de l’agglomération (intervention en moins de 3 minutes nécessaire), appels de détresse, présence requise à la demande de compagnies d’assurance
- **Incendie** Classification des aéroports selon leur type et leur dimension (gradation des services)
- **Incendie** Couvert par le passé par P&WC (crash truck), aucun camion présentement, investissement de 2M\$ par camion
- **Police et incendie** Services basés sur les probabilités et la capacité d’intervention, mais investissements nécessaires pour y arriver:
  - Nouveaux besoins générés pour le schéma de couverture
  - Nouvelle caserne
  - Aménagements routiers

Coûts importants et surtout la répartition de ces coûts demande une planification importante.

Stéphane Bergeron, député de Montarville

La circonscription fédérale de Montarville compte près de 100 000 citoyennes et citoyens qui résident dans les villes de Saint-Basile-le-Grand, de Saint-Bruno-de-Montarville, de Sainte-Julie et dans une partie de l’arrondissement de Saint-Hubert, couvrant une superficie totale de 158 km<sup>2</sup>. De par la situation géographique de la circonscription, ses citoyennes et citoyens résident à proximité de l’aéroport et sont donc fréquemment survolés par des aéronefs. Selon monsieur Bergeron peu de gens se sont prononcés totalement contre les activités de l’aéroport, mais une étude d’impact doit être réalisée avant tout prochain développement.

Il dénonce un manque de réception de DASH-L aux revendications de la population. De plus, le mécanisme de réception et de suivi des plaintes est inadéquat. Selon monsieur Bergeron, la population doit faire partie du plan de développement de l'aéroport.

Le souhait de monsieur Bergeron est qu'il y ait plus de communication entre DASH-L et les autres parties prenantes.

### Urgence climatique Montérégie

Le plan de développement de DASH-L ou plutôt l'absence d'information concernant ce plan de développement suscite beaucoup de questionnements :

- Quels sont les motifs d'utilisations de l'avion par les passagers actuels, et les distances reliées: motifs personnels (vacances, visites aux proches, assistance à des événements sportifs ou culturels, autres loisirs), mais aussi pour le travail (déplacements occasionnels, déplacements réguliers de type domicile-travail) ? (Des statistiques)
- Combien y a-t-il de passagers actuellement ? Et en comparaison, combien y en aurait-il à terme des 4 phases de développement que veut réaliser DASH-L ?
- Combien de vols actuellement ? Types d'avion et de vols ? Type et nombre de vols supplémentaires et types d'avions avec le projet de développement ?
- Quelles sont les émissions actuelles (directes et indirectes) de GES de l'aéroport et de ses composantes ? Quelles seront les émissions (directes et indirectes) de GES de l'aéroport et de ses composantes pendant et après son développement?
- Comment DASH-L voit-il son rôle dans le développement de la catastrophe climatique en cours, et comment prévoit-elle participer à la réduction des GES (maintenant et via son projet de développement) ? (Chiffres et calendrier de mise en place).

Ils remettent en question de la validité du sondage de DASH-L, les énoncés étaient généraux et aucune question ne portait sur les GES.

Ils ont aussi demandé un moratoire, le projet devant réduire les GES pour être acceptable.

### Ville de Saint-Bruno, Sainte-Julie et Saint-Basile-le-Grand

Les villes de Sainte-Julie, Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Basile-le-Grand ont formé un Comité sur les corridors aériens. Ils ne sont pas en désaccord avec le développement, particulièrement pour des raisons économiques, mais toute activité aéroportuaire devra porter une attention particulière à la quiétude des citoyens et des plans de développement durable des municipalités limitrophes. En effet, la quiétude et le bien-être des résidents constituent un véritable enjeu. Car au-delà de tout ce qui sera proposé, la qualité de vie des citoyens est leur priorité et ils la défendront haut et fort. Ils ont aussi amené l'enjeu de la congestion routière autour de l'autoroute 30 et la nécessité d'améliorer l'offre de transport collectif.

Ils ont aussi des préoccupations quant à l'impact d'offrir des vols low cost sur l'atteinte des cibles de réduction de GES.

Les commentaires des citoyens recueillis par une plateforme de participation citoyenne sont annexés au mémoire. Les plaintes ont augmenté depuis 2017.

La gouvernance de l'aéroport, qui mériterait d'ailleurs d'être revue, doit proposer des mesures exemplaires, et peut s'enrichir des expériences européennes. Il y a des suggestions pour réduire le bruit soit l'altitude des avions. Les municipalités notent un manque de communication avec DASH-L. Elles croient que des élus devraient siéger au conseil de DASH-L et dénoncent le fait que le bruit est pire depuis quelques années.

### Ville de Saint-Lambert

La relation entre la Ville de Saint-Lambert et l'aéroport, entre 1927 et jusqu'à tout récemment, était très sereine : personne n'en parlait. Les mouvements des Cessna et autres porteurs du même genre n'ont jamais dérangé. On est bien conscient que les vols régionaux à partir de Saint-Hubert sont indispensables à la vitalité des communautés situées en région au Québec et on n'a rien à redire à l'égard de ces opérations, dont le bruit et la fréquence sont tout à fait raisonnables. Leur position a changé depuis peu en lien avec le dérangement causé par le passage d'hélicoptères. Les Lambertois sont très sensibles au bruit (hélicoptères, concerts, trafic sur la 132), ils veulent davantage conserver la quiétude. La mairesse soulève la perception de complexité pour intervenir, il y a beaucoup d'acteurs et il est difficile de connaître les rôles et responsabilités de chacun.

Ce projet résulterait en davantage de bruit, de nuisances et en du mauvais voisinage. Il est contradictoire avec les mesures à prendre comme société pour contrer les changements climatiques. Alors que les scientifiques et directions de santé publique du Québec, du Canada et d'ailleurs dans le monde ont prouvé des liens directs entre la pollution par le bruit et la santé physique et mentale des humains, on va développer à Saint-Hubert un aéroport qui va miner la santé de la population? Nos gouvernements, fédéral et provincial, ont investi plus de 7G\$ dans le REM, avec l'ajout d'une station à l'aéroport de Montréal-Trudeau.

D'un point de vue économique, pourquoi avoir trois aéroports internationaux au Québec ?

Finalement, avons-nous pensé aux impacts sur la sécurité publique et aux coûts d'infrastructures additionnelles engendrés localement par le développement éventuel de l'aéroport ?

Il n'y a pas de place pour l'improvisation, cela demande une planification à long terme réfléchie.

## Autres types de consultations

Outre les mémoires reçus et les présentations lors des audiences publiques, les commissaires avaient accès aux résultats du sondage d'opinion (annexe 4), au rapport des ateliers citoyens (annexe 4) et aux commentaires laissés sur le site consultation.quebec.

### L'atelier citoyens

« La Boîte d'urbanisme a été mandatée par le bureau du député Denis Trudel afin d'organiser et d'animer un atelier citoyens portant sur le plan de développement de l'aéroport de Saint-Hubert. L'objectif étant de donner parole aux participants par le biais d'une formule de consultation qui permet des échanges constructifs et interactifs. » (Laterreur et autres, 2022)

Le cadre de cet atelier se voulait un espace de discussion moins formel et plus accessible à tous. Au moment de l'accueil, les participants devaient choisir une thématique principale dans le but de répartir les thèmes sur les tables dans la salle. Par la suite, les participants devaient choisir une deuxième thématique à leur table. La même vidéo présentée au début des audiences publiques a été présentée avant de débiter l'atelier (CCIRS, 2021).

La discussion aux tables a regroupé 112 participants autour de 11 tables. Les outils fournis favorisaient une participation active. Les participants ont identifié les éléments prioritaires parmi ces enjeux. Voici les thématiques soumises et les enjeux s'y rattachant (Laterreur et autres, 2022) :

- Thématique 1 : Nuisances sonores (9/11 tables)
  - Bruit, écoles de pilotage (Priorité 1)
  - Bruit, normes (Priorité 2)
  - Bruit, respect des résidences (Priorité 3)
  - Bruit la nuit
  - Niveaux sonores
  - Bruit, propriétaires et plaisanciers
  - Augmentation du trafic aérien
- Thématique 2 : Retombées économiques (8/11 tables)
  - Baisse de la valeur du marché immobilier (Priorité 1)
  - Zone d'innovation aérospatiale (Priorité 2)
  - Développement de la zone industrielle (Priorité 3)
  - Accessibilité à l'aéroport (Priorité 3)
  - Mise en valeur histoire de l'aéroport
  - Création d'emplois
  - Vols internationaux
- Thématique : Environnement, santé et sécurité publique (9/11 tables)
  - Effets du bruit sur la santé (Priorité 1)

- Pollution de l'air (Priorité 2)
- Manque de données (Priorité 2)
- Congestion routière et sécurité publique (Priorité 3)
- Impacts faune et flore
- Thématique 4 : Relation avec le milieu (8/11 tables)
  - Manque de communications (Priorité 1)
  - Manque d'informations sur le projet (Priorité 2)
  - Relation avec le milieu (Priorité 3)
  - Méconnaissance du cadre légal (Priorité 3)

Six tables ont parlé de l'ensemble des thématiques.

Des pistes de solutions ont été identifiées pour chaque thématique. Ces pistes de solutions sont disponibles à l'annexe 4 où on retrouve le rapport complet de la Boîte d'urbanisme. Une mise en commun a été présentée par chacun des représentants identifiés à chaque table. L'ensemble des points soulevés se retrouvent dans le rapport complet à partir de la page 20. Certains questionnements demeurent sans réponses, ils ont tous été regroupés selon les différents sujets.

## Le sondage d'opinion

« Du 24 au 25 mai 2022, Mainstreet a sondé un échantillon aléatoire de 1012 personnes âgées de 18 ans ou plus et vivant dans la circonscription de Longueuil – Saint-Hubert. Le sondage a été réalisé à partir d'appels faits par réponse vocale interactive. Les réponses ont été pondérées statistiquement en utilisant les renseignements démographiques recueillis dans le cadre du recensement de 2016. La marge d'erreur du sondage est de  $\pm 3\%$ , à un niveau de confiance de 95%. » (Mainstreet Research, 2022)

La majorité des répondants, soit 55 %, avait entendu parler de la consultation publique menée par le député fédéral Denis Trudel. Parmi ceux qui étaient au courant de la tenue de cette consultation publique, 44 % sont favorables ou très favorables, 37 % défavorables ou très défavorables et 18 % sont neutres par rapport au projet de développement de l'aéroport.

Les résultats sont très polarisés. On remarque que les personnes étant plutôt favorable au projet ont 65 ans et plus, sont scolarisés au niveau du secondaire et ont un revenu de moins de 50k\$. Ceux étant défavorable au projet se situent principalement entre 18 et 49 ans, ont une formation universitaire et ont un revenu de plus de 100k\$.

Fait intéressant, lorsqu'il a été demandé si le développement de l'aéroport passe obligatoirement par l'ajout de vols et le développement de vols internationaux, 41 % croient que non et 42 % oui, 17 % ne savent pas. La répartition est la même que pour la question précédente. Ceux qui croient qu'un autre type de développement devrait être privilégié, ont entre 18 et 49 ans, une formation universitaire et un revenu de plus de 100k\$.

Les répondants ont été sondés sur les enjeux les préoccupant. Ils sont présentés dans l'ordre du plus préoccupant au moins préoccupant pour les répondants.

- Le **dialogue entre l'aéroport et la population** représente 97 % de répondants lorsqu'on regroupe « très important » (83 %) et « quelque peu important » (14 %). Enjeu commun pour toutes les tranches d'âge, indépendamment de la scolarité ou du revenu.
- L'**environnement** est un enjeu pour 95 % des répondants, soit « très important » (80%) et « quelque peu important » (15 %). (majoritairement 50-64 ans, études post-secondaires et plus de 75k\$ de revenus)
- Le **climat sonore** est un enjeu « très important » pour 76 % des répondants (majoritairement 18-49 ans et plus de 100k\$ de revenus) si on regroupe « très important » et « quelque peu important », cela importe pour 92 % des répondants.
- Le **trafic sur les routes avoisinantes** préoccupe 92 % des répondants, soit « très important » (69 %) et « quelque peu important » (23 %).
- Les  **vols de nuit**, responsables d'un grand nombre de plaintes, est un enjeu « très important » pour 62 % des répondants, 85 % en incluant « quelque peu important ». Les personnes les plus sensibles à cet enjeu sont les moins de 65 ans, formation universitaire et ayant des revenus de plus de 100k\$.
- La **création d'emplois de qualité** est un enjeu pour 49 % des répondants (majoritairement 65+ ans et moins de 50k\$ de revenus) si on regroupe « très important » et « quelque peu important », cela importe pour 78 % des répondants.
- La **rentabilité du projet** est très importante pour 46 % des répondants, 75 % si on inclut « quelque peu important ». Cet enjeu est préoccupant principalement pour les 65+ ans avec un revenu de moins de 50k\$.
- Le **développement économique** est « très important » pour 39 % des répondants (majoritairement 65+ ans et moins de 50k\$ de revenus)

L'ensemble des questions et résultats du sondage peuvent être consultés à l'annexe 5.

## Les opinions

Il était possible de laisser son opinion sur le site consultation.quebec, 153 personnes ont soumis leurs commentaires sur cette plateforme.

Lors de la consultation de 2010, les principales préoccupations relevaient des nuisances sonores. (Flanagan, 2010) On retrouve les mêmes constats dans le présent exercice, soit :

- Le niveau de bruit surtout la nuit
- La fréquence des décollages et atterrissages
- Les trajectoires

Cependant, de nouvelles préoccupations sont soulevées :

- Niveaux de pollution
- Qualité de l'environnement

- Santé physique
- Santé mentale
- Absence d'acceptabilité sociale
- Gouvernance et manque de communication
- Suivi des plaintes
- Sécurité

Plusieurs citoyens soulèvent leur mécontentement face au bruit généré par les hélicoptères, bien que ces entreprises soient situées hors des limites de l'aéroport, il n'en demeure pas moins qu'elles contribuent à la dégradation de la qualité de vie des riverains.

La majorité des commentaires laissés sont contre tout projet visant à attirer de gros porteurs à l'aéroport. D'autres types de développement seraient plus acceptables soit :

- Collaboration avec les compagnies aéronautiques installées à Longueuil
- Modernisation des activités
- Vitrine technologique

Dans une optique de transport collectif facilité vers l'aéroport de Montréal-Trudeau, est-ce vraiment pertinent de lui faire concurrence?





# LES CONSTATS ET LES RECOMMANDATIONS



## Les constats et recommandations

Les recommandations sont identifiées en fonction des parties prenantes : D pour DASH-L, MM pour le milieu municipal, TC pour Transport Canada, PP pour les parties prenantes et E pour les élus. On retrouve le résumé des recommandations sous forme de tableau à la fin de cette section.

On entend entre autres par parties prenantes, toutes entreprises, centres de recherche, institutions d'enseignement, organismes de développement économique, etc. dont les activités peuvent être en lien avec la zone aéroportuaire.

### **Constat général**

La majorité des avis et commentaires reçus sont en désaccord avec la vision et le plan de développement proposé, principalement en lien avec les niveaux de bruit et les enjeux environnementaux. D'autant plus que les compagnies de vols à rabais utilisent habituellement des avions moins performants, donc plus bruyants ayant une consommation de carburant plus élevée. 100 vols par semaine et 1 million de passagers semblent beaucoup trop aux yeux de la population et du milieu.

Les problèmes soulevés lors des audiences publiques sont nombreux. Tout d'abord, le manque de communication et de transparence a été soulevé à maintes reprises, autant pour le plan de développement que pour les activités courantes. Les entreprises installées sur le site de l'aéroport sont peu informées sur le plan de développement. La rigueur et le manque de transparence semblent déficients avec le comité déjà en place sur le climat sonore. La récurrence des constats a été observée lors des audiences publiques. Beaucoup de questionnements ont été soulevés et peu de réponses sont disponibles.

Les inquiétudes sont présentes face à l'absence d'information sur le plan de développement, mais elles sont présentes aussi face au comportement actuel et passé de DASH-L.

### **Recommandations :**

*TC1. Prendre en compte les constats et recommandations de ce rapport.*

*E1. Favoriser la synergie entre les différents acteurs du milieu.*

*E2. Participer aux différents processus de suivis pouvant être mis en place.*

### **Enjeux de santé**

Ces enjeux doivent être adressés par DASH-L pour espérer vendre leur vision et avoir l'acceptabilité sociale. L'aéroport de Saint-Hubert est localisé en plein milieu d'un secteur domiciliaire. La proximité de la population devrait être une préoccupation constante pour les dirigeants de l'aéroport. Pour arriver à un certain niveau d'acceptabilité sociale, l'aéroport doit rétablir, et même établir, la communication avec les autorités gouvernementales. Il serait important de collaborer avec la Direction de la santé publique en vue de mesurer et de documenter les niveaux de bruit. La Direction de la santé publique souhaite aller au-delà du bruit en étudiant aussi les effets sur la santé mentale.

**Recommandation :**

*D1. Collaborer avec la Direction de la santé publique pour réaliser des études, notamment sur le bruit.*

**Enjeux de transport**

Le plan de développement, avec l'augmentation du nombre de passagers prévue, soulève des problèmes de fluidité de la circulation dans le secteur. Le secteur est enclavé entre l'autoroute 30, la 116 et le Chemin de Chambly. Cet enjeu est déjà problématique. Une meilleure desserte en transport collectif est nécessaire. Les entreprises présentes dans la zone aéroportuaire ont déjà des demandes envers le RTL. Dans son mémoire, le RTL a présenté plusieurs propositions en vue d'augmenter l'offre de transport collectif.

**Recommandation :**

*MM1. Collaborer avec le RTL et Transport Québec à la réalisation d'études sur la circulation dans le secteur.*

**Enjeux de sécurité publique**

Les besoins pour la couverture de risques au niveau du service d'incendie seront graduels, en fonction du développement de l'aéroport. Les coûts de ce service sont actuellement assumés par l'agglomération de Longueuil et ils le seront jusqu'à la mise en place d'une équipe d'intervention autonome sous l'autorité de DASH-L. Cette équipe est requise lorsque l'aéroport atteint un certain niveau de développement. Les coûts devront donc être assumés par l'agglomération de Longueuil pendant plusieurs années avant la réalisation de la dernière phase du plan de développement de DASH-L, du moins tel qu'il est prévu présentement.

L'enjeu de la circulation est aussi problématique pour les services de police et d'incendie, ainsi que les enjeux de sécurité. La sécurité publique a le devoir de répondre à la couverture des risques dans l'agglomération. Pour le service de police, cela implique d'avoir une équipe d'intervention formée pour répondre à des urgences à l'intérieur des carlingues d'avions. Présentement, ils interviennent régulièrement à des appels d'urgence lors de l'atterrissage de certains vols. Un poste est déjà présent dans le secteur et les policiers font face actuellement à la problématique de densité de la circulation.

**Recommandation :**

*D2. Collaborer avec l'agglomération et la Sécurité publique à la réalisation d'études d'impacts sur les services publics (police et incendie).*

**Enjeux de planification et de cohérence avec le milieu**

Un nouveau plan d'urbanisme est entré en vigueur en 2021. « D'ici 2035, les interventions dans les pôles d'affaires et d'emplois prioriseront [entre autres] une mise en valeur de l'aéroport et une optimisation de la zone aéroportuaire (Ville de Longueuil, 2021a). » Un Programme particulier d'urbanisme (PPU) couvre le secteur de la gare sans pour autant orienter le développement du

secteur aéroportuaire. Une planification du développement dans la zone aéroportuaire et réalisée en concertation avec le projet de zone d'innovation en aérospatiale est à prévoir. Le développement de ce secteur doit être réalisé en cohérence avec le milieu.

Une étude d'impacts devrait être réalisée avec tous les services concernés soit le service de police, d'incendie, DASH-L, le RTL, la Ville de Longueuil et l'agglomération de Longueuil. La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) devrait aussi être consultée en lien avec l'aménagement et le développement du territoire. Cette étude serait nécessaire autant pour les activités actuelles et futures de l'aéroport.

**Recommandation :**

*MM2. Prévoir et documenter une planification du développement concertée pour ce secteur.*

**Enjeux de la vocation et du plan de développement**

La vision actuelle de DASH-L est intégrée dans le plan directeur de l'aéroport. (CCIRS, 2021). Le Réseau québécois des aéroports décrit ce que doit contenir ce plan directeur :

« Un plan directeur d'aéroport est un document de planification qui sert de guide au développement de l'aéroport sur un horizon de 10 ans généralement. Le plan directeur examine d'abord les installations actuelles disponibles; au cours de la période de planification, il établit l'avion critique qui utilisera l'aéroport; il définit également des prévisions de croissance du trafic aérien à l'aéroport (passagers, fret et mouvements); il détermine les niveaux de service que l'aéroport veut offrir à ses clients. À l'aide de toutes ces données, le plan établit les besoins en matière d'agrandissement et les nouvelles installations requises pour répondre à la demande future. Le document propose un plan d'action, un plan des immobilisations requises et l'échéancier prévu. » (RQA, 2020)

Le contexte de l'accès à l'aéroport de Montréal-Trudeau a changé depuis l'élaboration du plan directeur de DASH-L. En 2022, le REM est maintenant une réalité. Ce projet de transport collectif permettra un accès direct à l'aéroport de Montréal-Trudeau à partir de la rive-sud, réduisant ainsi la nécessité d'utiliser l'aéroport de Montréal Saint-Hubert vers des destinations internationales.

« Actuellement en phase de construction, le REM est le plus grand projet de transport collectif au Québec au cours des cinquante dernières années. Les premiers départs sont prévus en 2022 sur le segment Rive-Sud / Gare Centrale, puis la mise en service des segments de l'Ouest-de-l'Île, de la Rive-Nord et du Centre de Montréal est prévue pour fin 2024. » (Réseau express métropolitain, 2022)

Considérant que l'aéroport doit revoir son plan stratégique périodiquement, DASH-L est invité à revoir sa vocation. La nouvelle vocation devra tenir compte des meilleures pratiques tant au niveau de la gestion du bruit, d'un développement durable que des nouvelles technologies. Une vision tournée vers le futur serait plus inspirante et acceptable pour les parties prenantes dont les citoyens. Sans négliger que l'aéroport pourrait être, en appui à cette vision et grâce aux expertises déjà présentes sur son site, une vitrine technologique, un chef de file canadien dans

l'électrification de l'aviation. La vision et le plan de développement qui en découle devraient s'intégrer ou à tout le moins aller dans le même sens que la Stratégie québécoise de l'aérospatiale – Horizon 2026.

**Recommandations :**

*D3. Définir la vocation de l'aéroport avec l'ensemble des parties prenantes, cette vocation aura un impact sur le plan de développement.*

*D4. Explorer une collaboration avec ADM pour une complémentarité de service favorisant une synergie, plutôt que de vouloir entrer en compétition.*

*TC2. Assurer la complémentarité des aéroports de Montréal, Québec et Saint-Hubert.*

*PP1. Saisir les opportunités en lien avec la future zone d'innovation.*

**Enjeux économiques**

Une des motivations de DASH-L semble reliée à la possibilité d'augmenter les revenus pour développer l'aéroport. Et pour y arriver, l'une des voies choisies est d'attirer au Québec le marché des vols à rabais, présentement exploités à partir de Burlington et Plattsburgh. Selon plusieurs groupes rencontrés, cela manque d'ambition. Il est donc recommandé de revoir le modèle économique, et d'explorer d'autres sources de revenus additionnels possibles. Par exemple, l'utilisation des terrains à des fins plus lucratives pourrait être une avenue possible. Le but ultime pourrait être de créer un écosystème national et international du développement aérospatial durable, d'attirer de nouvelles compagnies dans le secteur de l'aéroport et de solidifier la notoriété du secteur en recherche et développement.

L'exploration de nouvelles sources de revenus demande donc de revoir le modèle économique et influencera la vision à l'horizon de dix ans tel que demandé dans l'élaboration du plan directeur de l'aéroport. L'aéroport pourra alors entrer dans une véritable transition socio-écologique, transition déjà entamée dans les entreprises en périphérie et vivement souhaitée par la population.

L'accent devrait être mis sur le développement d'emplois de qualité, ayant de réels impacts sur la collectivité et en favorisant l'émergence de nouvelles entreprises, incluant les entreprises d'économie sociale et les jeunes entrepreneurs. L'ÉNA et l'ÉTS sont déjà présents dans l'écosystème en formant une main d'œuvre spécialisée de qualité.

**Recommandations :**

*D5. Développer des études d'opportunités et de viabilité financière.*

*PP2. Participer aux études de DASH-L pour mesurer les retombées économiques.*

*PP3. Soutenir le démarrage de nouvelles entreprises dans le secteur.*

**Enjeux de communication**

DASH-L doit s'inspirer des meilleures pratiques en matière de développement durable, gouvernance, gestion du bruit pour positionner l'aéroport comme un aéroport innovant et avant-gardiste.

Une fois la vision ancrée dans les aspirations citoyennes de 2022 et de demain, un plan de développement réaliste et inspirant pourra être élaboré. Le tout en instaurant une culture de transparence et une démarche active de participation avec toutes les parties prenantes, les acteurs du milieu et les décideurs.

Une démonstration des retombées actuelles de l'aéroport pour l'agglomération et le Québec devrait être réalisée, incluant la dépendance à l'aéroport des différents acteurs de l'écosystème (entreprises, institutions d'enseignement, centres de recherche), le nombre d'emplois directs et indirects, ainsi que les investissements générés par les activités actuelles et futures. Une telle étude faciliterait les échanges avec les différentes parties prenantes qui auraient un portrait plus juste de l'impact réel de l'aéroport.

Des lacunes ont été soulevées sur le traitement actuel des plaintes. Des modifications à court terme seraient nécessaires, toujours dans un souci de transparence et en vue d'améliorer le dialogue avec la population. Le comité sur le climat sonore devrait, quant à lui, permettre une représentativité plus large, les constats et résultats devraient être communiqués et les meilleures pratiques au niveau de la gestion du bruit devraient être explorées et appliquées.

Par sa localisation en milieu résidentiel, DASH-L devrait mettre ses premiers efforts de communication dans le bilan des mesures réalisées dans les dernières années. Il devrait aussi éclaircir plusieurs facteurs qui leur causent préjudices. Ces facteurs sont liés à la perception des citoyens (provenance des vols qui causent le bruit, nombre de vols, hauteur des aéronefs, etc.) et passent par la clarification du rôle des différents « acteurs » du ciel (DASH-L, NAV Canada, Transport Canada, hélicoptères, etc.). La perception actuelle entraîne une mauvaise compréhension de la population. DASH-L ne doit pas porter le blâme pour tout ce que l'on retrouve dans le ciel de Longueuil – St-Hubert.

**Recommandations :**

*D6. Revoir la politique de communication et de gestion des plaintes.*

*D7. Communiquer les rôles de chacun dans le ciel de Longueuil – Saint-Hubert.*

*D8. Développer un plan d'action sur le climat sonore, la gouvernance et les impacts environnementaux basé sur les meilleures pratiques internationales.*

*D9. Documenter en temps réel les sources et niveaux de bruit et partager l'information avec les riverains.*

*D10. Entreprendre un réel processus participatif avec toutes les parties prenantes (citoyens, milieu des affaires, groupes environnementaux).*

*TC3. Aider à communiquer les rôles de chacun dans le ciel de Longueuil – Saint-Hubert.*

**Enjeux environnementaux**

L'absence d'études a été soulevée par plusieurs groupes. Des études d'impacts environnementaux et sur la santé seront nécessaires pour obtenir une acceptabilité sociale de tout projet de développement. Tout développement devra se réaliser en s'assurant d'identifier et de mesurer les aspects et impacts environnementaux. Un plan de développement devrait tenir compte de tout le développement aérospatial du Québec.

**Recommandations :**

*D11. Fournir les résultats des études, existantes et futures, en concertation avec les parties prenantes.*

*TC4. Supporter l'aéroport de Saint-Hubert dans une transition socio-écologique.*

<b>Responsables</b>	<b>Recommandations (résumé)</b>
<b>DASH-L</b>	<p>D1. Collaborer avec la Direction de la santé publique pour réaliser des études, notamment sur le bruit.</p> <p>D2. Collaborer avec l'agglomération et la Sécurité publique à la réalisation d'études d'impacts sur les services publics (police et incendie).</p> <p>D3. Définir la vocation de l'aéroport avec l'ensemble des parties prenantes, cette vocation aura un impact sur le plan de développement.</p> <p>D4. Explorer une collaboration avec ADM pour une complémentarité de service favorisant une synergie, plutôt que de vouloir entrer en compétition</p> <p>D5. Développer des études d'opportunités et de viabilité financière.</p> <p>D6. Revoir la politique de communication et de gestion des plaintes.</p> <p>D7. Communiquer les rôles de chacun dans le ciel de Longueuil – Saint-Hubert.</p> <p>D8. Développer un plan d'action sur le climat sonore, la gouvernance et les impacts environnementaux basé sur les meilleures pratiques internationales.</p> <p>D9. Documenter en temps réel les sources et niveaux de bruit et partager l'information avec les riverains.</p> <p>D10. Entreprendre un réel processus participatif avec toutes les parties prenantes (citoyens, milieu des affaires, groupes environnementaux).</p> <p>D11. Fournir les résultats des études, existantes et futures, en concertation avec les parties prenantes.</p>
<b>Milieu municipal</b>	<p>MM1. Collaborer avec le RTL et Transport Québec à la réalisation d'études sur la circulation dans le secteur.</p> <p>MM2. Prévoir et documenter une planification du développement concertée pour ce secteur.</p>
<b>Transport Canada</b>	<p>TC1. Prendre en compte les constats et recommandations de ce rapport.</p> <p>TC2. Assurer la complémentarité des aéroports de Montréal, Québec et Saint-Hubert.</p> <p>TC3. Aider à communiquer les rôles de chacun dans le ciel de Longueuil – Saint-Hubert.</p> <p>TC4. Supporter l'aéroport de Saint-Hubert dans une transition socio-écologique.</p>
<b>Parties prenantes</b>	<p>PP1. Saisir les opportunités en lien avec la future zone d'innovation.</p> <p>PP2. Participer aux études de DASH-L pour mesurer les retombées économiques.</p> <p>PP3. Soutenir le démarrage de nouvelles entreprises dans le secteur (jeunes entrepreneurs et économie sociale).</p>
<b>Élus</b>	<p>E1. Favoriser la synergie entre les différents acteurs du milieu.</p> <p>E2. Participer aux différents processus de suivis pouvant être mis en place.</p>



## Conclusion

Les comportements du passé et du présent ont amené le député Denis Trudel à prendre position au nom de la population préoccupée et insatisfaite. L'importante participation des citoyennes et des citoyens et de la communauté a démontré la pertinence de cet exercice.

Les présentations, les mémoires, les commentaires, le sondage et l'Atelier citoyens permettent de conclure que la gestion actuelle de l'aéroport doit prendre un virage technologique pour un développement tournée vers l'avenir. En gardant en tête les constats du GIEC, l'aéroport doit effectuer une transition socio-écologique qui lui permettra d'être un chef de file dans le milieu de l'aviation et de l'aérospatiale.

DASH-L est donc invité à revoir son modèle d'affaires, y intégrer une vision ambitieuse tournée vers l'avenir et être un partenaire fortement engagé dans de la future zone d'innovation en aérospatiale.

DASH-L est invité à prendre en compte les préoccupations mentionnées dans ce rapport, prendre acte des constats des commissaires et des pistes de solutions qu'ils proposent.

Dans les circonstances, il est impératif que DASH-L travaille avec tous les acteurs afin de redéployer une nouvelle vision de développement qui prend en compte les préoccupations de tous. L'aéroport de Montréal – Saint-Hubert est une ressource importante pour le développement économique et social qui est mal exploitée!

À la lumière du grand succès de cette démarche consultative et participative, ce type de consultation devrait être un prérequis pour les grands projets comme celui-ci afin d'assurer une meilleure compréhension par la communauté des enjeux, mais également, afin de l'inclure au centre des décisions à prendre dans son milieu.



## Références

- CCIRS. (2021). Aéroport Montréal Saint-Hubert : Une vision prête à décoller. Conférence consultée le 22 septembre 2021. <https://youtu.be/ki9ydfdOmqs>
- Flanagan, S. (2010). Solutions aux problèmes de bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert – Rapport d'enquête et d'audiences publiques. Ville de Longueuil. 76 pages.
- GIEC. (2022). AR6 Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. <https://www.ipcc.ch/reports/>. Consulté le 13 mai 2022.
- Gouvernement du Québec. (2022). Stratégie québécoise de l'aérospatiale – Horizon 2026. 42 pages.
- INM. (2020). Aide-mémoire sur le rôle des commissaires. Version du 20 août 2020. 3 pages.
- Laterreur, I. et autres. (2022). La boîte d'urbanisme. Rapport de consultation sur l'aéroport de Saint-Hubert – Atelier citoyen. nes du 28 mai 2022. 69 pages.
- Mainstreet Research. (2022). Sondage Aéroport Saint-Hubert. 28 pages.
- Réseau express métropolitain. (2022). Le REM. <https://rem.info/fr>. Consulté le 28 septembre 2022.
- RQA. (2018). Aéroport de Saint-Hubert à Longueuil – Contrat pour le plan directeur. Réseau québécois des aéroports. <https://reseauquebecoisdesaeroports.ca/new/aeroport-saint-hubert-longueuil-contrat-plan-directeur/>. Page consultée le 27 septembre 2022.
- RQA. (2020). Plan directeur d'aéroport. Réseau québécois des aéroports. <https://reseauquebecoisdesaeroports.ca/banque-informations-fiche/plan-directeur-daeroport/>. Page consultée le 27 septembre 2022.
- Transport Canada. (2013). TP1247F 2013/14. Aviation – Utilisation des terrains au voisinage des aérodromes. 9e édition. 41 pages.

## Bibliographie

- Bureau Denis Trudel. (2021, novembre). Courrier parlementaire. <https://denistrudel.quebec/wp-content/uploads/2022/01/Courrier-parlementaire-novembre.pdf>
- Bureau Denis Trudel. (2022, janvier). Courrier parlementaire. <https://denistrudel.quebec/wp-content/uploads/2022/01/COURRIER-PARLEMENTAIRE-JANVIER-2022-9.625-x-13-in-1.pdf>
- Bureau Denis Trudel. (2022, février). Courrier parlementaire. <https://denistrudel.quebec/wp-content/uploads/2022/03/Depute-de-Longueuil-Saint-Hubert.pdf>
- Bureau Denis Trudel. (2022, mars). Courrier parlementaire. <https://denistrudel.quebec/wp-content/uploads/2022/04/courrier-parlementaire-mars-2022-1.pdf>
- Bureau Denis Trudel. (2022, mai). Courrier parlementaire. <https://denistrudel.quebec/wp-content/uploads/2022/05/courrier-parl-mai.pdf>
- Bureau Denis Trudel. (2022, septembre). Courrier parlementaire.
- Chartrand, M-H. (2022, 1e juin). Réduction de bruit de l'aéroport Saint-Hubert : l'Europe citée en exemple. FM103,3.
- Chartrand, M-H. (2022, 6 juin). Denis Trudel dresse le bilan de la consultation sur l'aéroport Saint-Hubert. FM103,3.
- Diep, K. (2022, 25 mai). Début des audiences sur l'aéroport de Saint-Hubert. FM103,3.
- Diep, K. (2022, 26 mai). Chrono Aviation se retire des audiences sur l'aéroport de Saint-Hubert. FM103,3.
- Diep, K. (2022, 27 mai). La santé publique considère l'impact psychosocial du bruit des avions. FM103,3.
- Dostie, A. (2022, 31 mai). Chrono Aviation explique son absence aux consultations publiques. Le Courrier du Sud.
- Dostie, A. (2022,30 mai). Denis Trudel demande un moratoire sur le développement de l'aéroport. Le Courrier du Sud.
- Dostie, A. (2022, 1e septembre). Aéroport de Saint-Hubert: pas de vols internationaux à court terme. Le Courrier du Sud.
- Ducas, I. (2022, 12 mai). L'aéroport de Saint-Hubert pourrait interdire les avions bruyants la nuit. La Presse.
- Garant, M. (2022, 28 mai). Denis Trudel veut un moratoire sur le développement de l'aéroport. FM103,3.

- Gouvernement du Québec. (2018). Meilleures pratiques d'aménagement pour prévenir les effets du bruit environnemental sur la santé et la qualité de vie. Institut national de santé publique. 96 pages.
- Hersir, M. (2022, 27 mai). Saint-Lambert dit non au développement de l'aéroport de Saint-Hubert. Le Courrier du Sud.
- Hersir, M. (2022, 4 juillet). Une ligne d'autobus express vers l'aéroport de Saint-Hubert inaugurée. Le Courrier du Sud.
- Khalkhal, F. (2022, 19 juillet). L'aéroport sous la pression des Villes. Les Versants.
- Lacerte-Gauthier, F. (2022, 25 mai). Longueuil: début des consultations publiques pour l'avenir de l'aéroport. Journal de Montréal.
- Langlois-Pelletier, J. (2022, 12 juillet). Trois villes satisfaites des efforts de Développement Aéroport Saint-Hubert de Longueuil. FM103,3.
- Mainstreet Research. (2022). Aéroport Saint-Hubert – Aviation générale. 28 pages.
- Morin, J. (2022, 18 mai). Opinion – Développement de l'aéroport et consultation publique. Le Courrier du Sud.
- Padova, A. (2013). La gestion du bruit des aéronefs au Canada. Publication no 2013-08-F. Bibliothèque du Parlement. 7 pages.
- Pilote groupe-conseil. (2022). Rapport sur la démarche de participation citoyenne. [https://cyhu.ca/wp-content/uploads/2022/04/YHU-participation-citoyenne\\_Rapport-de-PGC\\_13-avril-2022.pdf](https://cyhu.ca/wp-content/uploads/2022/04/YHU-participation-citoyenne_Rapport-de-PGC_13-avril-2022.pdf). Consulté le 13 avril 2022.
- Poncelet-Marsan, F. (2022, 8 août). Longueuil veut connaître l'opinion des citoyens sur l'aéroport de Saint-Hubert. FM103,3.
- Poncelet-Marsan, F. (2022, 11 août). Le sondage de l'aéroport de Saint-Hubert visé par des groupes de pression. FM103.3.
- Provost, G. (2022, 25 mai). Première journée de consultation publique sur l'aéroport Montréal Saint-Hubert. TVRS.
- Provost, G. (2022, 31 mai). Consultation terminée pour l'aéroport Montréal-Saint-Hubert. TVRS.
- Raymond, H-P. (2022, 25 mai). Aéroport Montréal-Saint-Hubert, des villes soucieuses du développement prévu. FM103,3.
- Raymond, H-P. (2022, 30 mai). Le député Stéphane Bergeron invite DASH-L à se montrer transparent. FM103,3.
- S.A. (2022, 11 août). Des gens influencent le sondage sur l'aéroport, reproche le CAPA-L. Le Courrier du Sud.
- Ville de Longueuil. (2021a). Plan d'urbanisme de Longueuil 21-35.

Ville de Longueuil. (2021b). Partie VI : Chapitre 3 PPU des quartiers de la gare | VI-3.26. Plan d'urbanisme de Longueuil 21-35.

YHU. (2021). Politique de climat sonore - Aéroport Montréal - Saint-Hubert (YHU). <https://consultation.quebec/wp-content/uploads/2022/05/Politique-du-climat-sonore-YHU-finale.pdf>. Consulté le 30 novembre 2021

## → L'Aéroport d'hier à aujourd'hui

L'histoire de l'Aéroport Montréal – Saint-Hubert est jalonnée de moments forts, dont certains ont littéralement marqué l'histoire de l'aviation, de la ville, de la région et du pays. En voici quelques-uns.

### 1927 – LE SERVICE POSTAL À L'ORIGINE DE LA CONSTRUCTION DE L'AÉROPORT

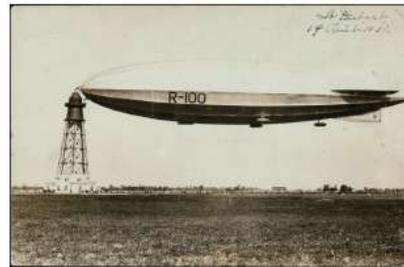
Le gouvernement du Canada, qui souhaite assurer un service postal aérien entre Montréal et les régions éloignées, construit à Saint-Hubert le premier aérodrome civil au pays.

### 1928 – L'AÉRODROME PERMANENT DE LA DÉFENSE NATIONALE

L'Aéroport devient un aérodrome permanent du ministère de la Défense nationale du Canada. Canadian Colonial Airways établit la toute première route aérienne entre le Canada et les États-Unis.

### 1930 – LES PREMIERS VOLS TRANSATLANTIQUES

Au terme de sa traversée de l'Atlantique, le R-100, dirigeable de conception allemande, s'ancre au mât de 63 mètres de hauteur de l'Aéroport qui est alors considéré comme le plus moderne au monde. L'événement attire près d'un million de personnes.



### 1936 – LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DEVIENT PROPRIÉTAIRE

Le ministère fédéral des Transports nouvellement créé devient propriétaire des installations.

### 1938 – TRANS-CANADA AIRLINES CHOISIT SAINT-HUBERT

Trans-Canada Airlines (maintenant Air Canada), établit à Saint-Hubert sa base pour la région métropolitaine de Montréal. La société offre des services transatlantiques avec des appareils Lockheed L-10 Electra.

### 1940 – LA FORMATION DES PILOTES DE LA DÉFENSE NATIONALE DU CANADA

Le ministère de la Défense nationale du Canada réquisitionne l'aérodrome aux fins de la formation des pilotes durant la Seconde Guerre mondiale.

### 1941 – TRANSFERT DU TRAFIC CIVIL

Le trafic civil est transféré à l'aéroport de Dorval à Montréal.

### 1968 – LE TRAFIC CIVIL DE RETOUR À SAINT-HUBERT

Transports Canada reprend possession des installations. Les écoles de pilotage et le trafic civil sont de retour.

### 1970 – L'AÉROPORT LE PLUS ACHALANDÉ AU CANADA

Après la construction de la piste principale, l'année précédente, l'Aéroport est le plus achalandé au Canada avec plus de 134 000 mouvements d'aéronefs enregistrés par année. Le trafic civil de Cartierville y est transféré, à l'exception des vols de l'avionneur Canadair (aujourd'hui Bombardier). La société Pratt & Whitney y implante un centre de services.

### 1973 – L'ARRIVÉE DE L'ÉCOLE NATIONALE D'AÉROTECHNIQUE (ENA)

L'École nationale d'aérotechnique (ENA) s'installe à l'Aéroport. Elle est aujourd'hui le plus important établissement d'enseignement collégial en aérotechnique en Amérique du Nord et le seul établissement au Québec à offrir des formations complètes en

avionique, en génie aérospatial et en maintenance d'aéronefs.

#### **1980 – LE 3<sup>e</sup> AÉROPORT EN IMPORTANCE AU CANADA**

Avec plus de 289 000 mouvements d'aéronefs enregistrés par année, l'Aéroport est le troisième en importance au Canada.

#### **1993 – L'AGENCE SPATIALE DU CANADA CHOISIT SAINT-HUBERT**

L'Agence spatiale du Canada inaugure son siège social, le Centre spatial John-H.-Chapman, sur le site de l'Aéroport.

#### **1995 – LA FIN DE LA VOCATION MILITAIRE**

Le démantèlement de la base par le gouvernement du Canada marque la fin de la vocation militaire de l'Aéroport.

#### **1998 – LE 5<sup>e</sup> AÉROPORT EN IMPORTANCE AU CANADA**

Avec 200 000 mouvements d'aéronefs enregistrés par année, l'Aéroport est le cinquième en importance au Canada.

#### **2004 – TRANSPORTS CANADA CÈDE L'AÉROPORT**

Transports Canada transfère l'Aéroport à Développement Aéroport Montréal – Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L) qui devient propriétaire des installations et à qui incombent les responsabilités de les exploiter et de les gérer, et de développer le site.

#### **2018 – UNE NOUVELLE PISTE PRINCIPALE... ET DE PLUS GROS AVIONS**

DASH-L inaugure la piste principale 06G/24D mise à niveau. L'Aéroport peut désormais accueillir non seulement des avions moyens-porteurs (monocouloir) et des moyen-courriers. 129 000 mouvements d'aéronefs sont enregistrés.

Aujourd'hui, fort d'une histoire quasi centenaire, l'Aéroport poursuit son développement en mettant l'accent sur l'optimisation de ses installations, et ce, dans le cadre d'un plan structuré qui va lui permettre de s'ouvrir davantage à la communauté afin d'offrir, à l'ensemble de la population, une gamme élargie de services aériens de qualité et accessibles à prix raisonnables. C'est là une condition essentielle pour que l'Aéroport soit en mesure d'assurer son avenir et de contribuer encore plus solidement au développement de la ville, de l'agglomération et de la région, tout en conciliant le mieux possible les impératifs de sécurité aérienne, sociaux, environnementaux et économiques propres à un développement durable.

## ➔ Des infrastructures aéroportuaires à optimiser

Bien que les besoins à court terme puissent être sensiblement comblés par l'une ou l'autre des aérogares privées localisées sur le site, la construction d'une **aérogare** s'avère une condition essentielle pour soutenir le développement des activités de services aériens réguliers et nolisés à l'Aéroport Montréal – Saint-Hubert.

Cette évaluation a tenu compte d'un plan de protection (zones de transition associées au système de limitation d'obstacles et aux procédures d'approches avec chacune des pistes), de la localisation des aides à la navigation ainsi que de l'analyse de capacité et des conditions (existantes et futures) et du réseau routier local. Basée sur des critères rigoureux, elle a débouché sur la conclusion que le site situé entre les deux pistes du côté Est (24G et 24D), entre le boulevard Clairevue et la voie de circulation R, s'avère la meilleure option.

En conséquence, YHU compte **construire la nouvelle aérogare entre les deux pistes 24D et 24G de sorte que son accès principal soit par l'Autoroute 30 et le boulevard Clairevue**. Situé à proximité des seuils des deux plus importantes pistes, ce site pose très peu de contraintes environnementales, réduit les temps de déplacement des aéronefs et rencontre les spécifications du système de limitation des obstacles. En plus d'être adéquatement desservi par les réseaux d'eau et d'égout sanitaire, il offre suffisamment d'espace pour les services connexes des expansions futures.



L'approche responsable du développement de l'Aéroport a cependant pour corollaire une **implantation progressive du terminal qui s'échelonne sur plusieurs phases** :

- **Phase 1** - Utilisation d'un terminal privé, incluant une mise à niveau des infrastructures actuelles.
- **Phase 2** - Construction d'un terminal.
- **Phases 3 et 4** - Expansions selon la croissance.

Cette approche nécessitera cependant la reconfiguration de diverses voies de circulation sur le site de l'Aéroport.

## → Des retombées économiques considérables

Comme tous les aéroports, celui de Montréal – Saint-Hubert est un vecteur important de développement qui génère des retombées économiques en raison de la présence 1) des utilisateurs et des visiteurs externes, en l'occurrence les vols privés (p. ex. les pilotes d'aviation générale et les passagers des vols d'affaires) et les vols commerciaux, réguliers et nolisés, de même que 2) des entreprises présentes sur les terrains de l'aéroport.

L'Aéroport a joué - et joue - un rôle de premier plan dans le développement socioéconomique de la ville, de l'agglomération et de la région, non seulement dans les créneaux de l'aviation et de l'aérospatiale, mais également dans l'attraction de compagnies de divers autres secteurs pour qui la proximité des installations portuaires est une source de valeur ajoutée. En effet, pour certaines entreprises, la présence d'un aéroport est indispensable au bon déroulement de leurs activités quotidiennes, tandis que d'autres l'apprécient pour faciliter les déplacements de leurs dirigeants, de leurs employés et de leurs partenaires d'affaires (p. ex. les clients et les fournisseurs parmi lesquels figurent des organisations comme Airmedic, la Sûreté du Québec et la Gendarmerie royale du Canada).

Au fil de son évolution, l'Aéroport a accueilli des entreprises en croissance, créatrices d'emplois de qualité dans la région et génératrices de richesse par :

- une contribution au PIB de la région;
- des retombées parafiscales, en recettes fiscales (provinciales et fédérales) et en taxes municipales;
- des dépenses d'exploitation qui se traduisent par des achats auprès de fournisseurs régionaux;

- une masse salariale qui permet l'achat de biens et services dans la région.

En ce qui concerne les **impacts économiques directs des locataires**, ils ont été évalués à **664 millions de dollars (664 M\$) pour l'année 2018**. L'ensemble des activités économiques des compagnies établies à l'Aéroport a permis de soutenir ou de contribuer au maintien ou à la création d'environ 3 550 emplois (équivalent temps plein – ETP), dont 2 206 emplois ETP découlent directement des locataires de l'aéroport.



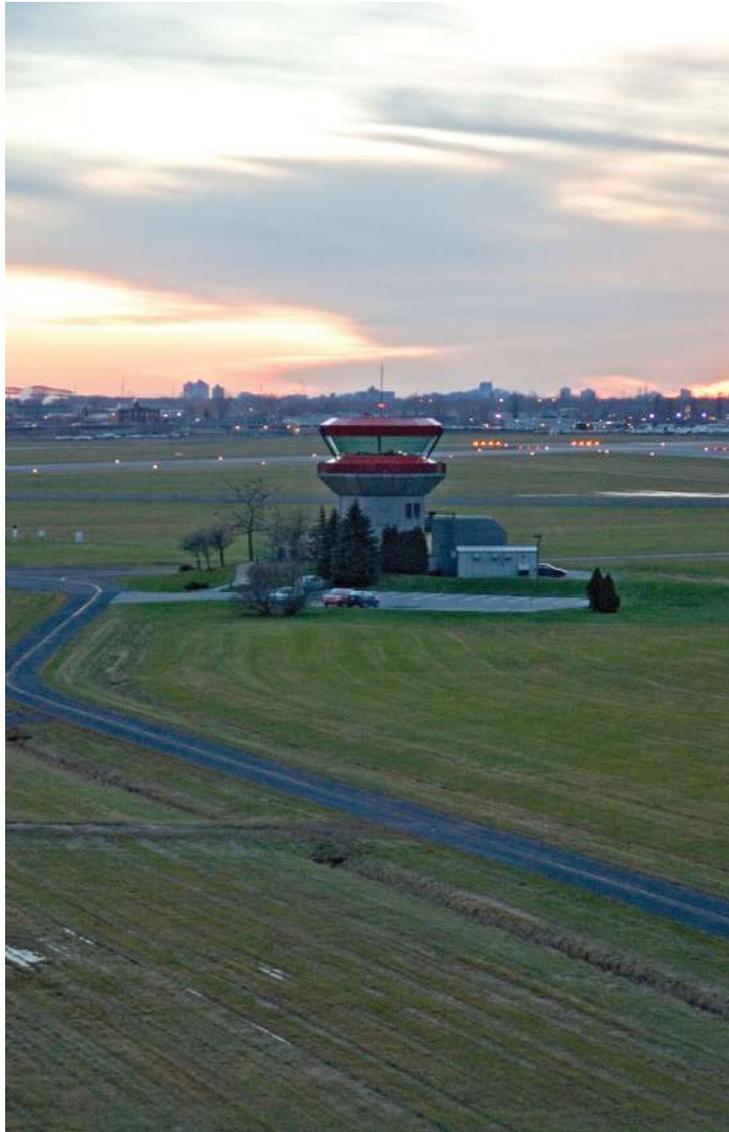
## ✈ Une localisation des plus enviabiles

L'Aéroport Montréal – Saint-Hubert est situé dans la région de la Montérégie, la **deuxième en importance au Québec** en termes de population et de produit intérieur brut (PIB), plus précisément dans l'arrondissement Saint-Hubert de la ville de Longueuil.

La ville est le **premier pôle d'emplois de la Rive-Sud de Montréal** et l'arrondissement est un important pôle aérospatial, aérotechnique et aéroportuaire auquel il est possible d'accéder directement par trois autoroutes (10, 20 et 30) ainsi que par un réseau de transport collectif offrant des connexions par autobus au métro (Société de transport de Montréal) et au train de banlieue (ligne exo3).

À 15 minutes du centre-ville de Montréal, l'Aéroport se trouve au **cœur d'un des plus importants marchés nord-américains**, c'est-à-dire **135 millions de consommateurs dans un rayon de 1 000 kilomètres** (1 000 km) comprenant de grandes métropoles nord-américaines (Toronto, Boston, New York).





## ✈ Un cadre légal et réglementaire bien défini

Il est important de rappeler que 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)*, lequel énonce les exigences en matière de sécurité et de sûreté pour l'industrie de l'aviation civile entre autres.

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, y compris l'emplacement, l'inspection, l'enregistrement, l'agrément et l'exploitation des aéroports.

Le plan de développement et tous les éléments de planification de l'Aéroport sont conformes aux *Normes et pratiques recommandées pour les aéroports (TP 312)* et au *TP 1247F – Utilisation des terrains au voisinage des aéroports* pour l'utilisation des terrains et le plan de proximité.

## ✈ Un climat sonore contrôlé, une fréquentation sensée

Partout dans le monde, le bruit des aéronefs dans les aéroports est une source de préoccupations, en particulier pour les citoyens qui vivent à proximité. Sensible à cette réalité, YHU y porte une attention particulière comme en témoignent les **mesures d'atténuation** mises en place au cours des dernières années.

Jusqu'au moment de l'éclosion de la pandémie de la COVID-19, les **activités sur la piste principale 06G/24D** consistaient en des vols réguliers de Pascan Aviation, de Pratt & Whitney, d'Air Medic, des vols nolisés (par exemple, vers les mines du Nord) et privés ainsi que des vols pour des équipes de sports, des musiciens et des représentants gouvernementaux.

Le plan de développement met en lumière l'importance de la décision du conseil d'administration de YHU d'intégrer le **Comité consultatif sur le climat sonore** dans ses règlements généraux en décembre 2018 afin de lui conférer un statut officiel de comité du conseil et d'assurer sa permanence. L'énoncé de mission du Comité est le suivant : « Favoriser l'échange d'informations et procurer un forum de discussion et de consultation sur toute question touchant le climat sonore, et plus particulièrement, sur les critères acoustiques et les procédures d'atténuation du bruit destinées à améliorer le climat sonore à l'Aéroport ».

Le Comité continuera à **jouer un rôle important** dans le contrôle du climat sonore de l'Aéroport. Ce rôle, il l'assume déjà de façon proactive, comme en témoignent la désignation d'une zone éloignée des résidences aux fins de manœuvres de maintenance bruyantes comme les essais de moteurs au sol (*ground run-ups*), les heures réduites décrétées pour les appareils B737, de même que l'adoption d'un plan d'amélioration de la gestion et du traitement des plaintes ainsi qu'un **plan global d'atténuation** du bruit des aéronefs qui comprend :

- une procédure d'atténuation du bruit au départ (*Noise Abatement Departure Procedure* ou NADP:1) qui vise une montée plus rapide des vols commerciaux et, par le fait même, une réduction du bruit au sol;
- une procédure des arrivées en descente continue (*Continuous Descent Approach* ou CDA) qui a pour but de réduire les décibels au sol.

Ces nouvelles procédures destinées à atténuer le bruit ont été **avalisées par Transports Canada**. Elles sont assujetties à celles édictées par le ministère dans la Circulaire d'information (CI) n° 302-002 *Mise en place de procédures nouvelles ou modifiées d'atténuation* du bruit et auxquelles YHU se conforme.

Dans le cadre du développement de l'aéroport, YHU exigera, lors des **négociations avec les nouvelles lignes aériennes**, pour que les vols s'effectuent selon les horaires répondant aux besoins des passagers à moins de situation exceptionnelle (météo, urgences). Ce faisant, il sera possible d'anticiper quelques vols tôt le matin, comme c'est le cas présentement, et quelques vols d'arrivée dans la soirée. L'administration de l'aéroport a pris la décision de **ne pas accepter d'opérateurs cargo**, car ce type d'opérations, en général, nécessite l'utilisation de vieux appareils bruyants et des vols à toute heure.

Les avions qui utiliseront les installations de l'aéroport sont de type Bombardier Q-400, SAAB 340 (flotte de Pascan Aviation en 2021), SAAB 2000, B737-800, A320 et A220 et de **moins en moins bruyants**. La présence de ces appareils à YHU se traduira par deux (2) ou trois (3) nouveaux départs quotidiens de plus à court terme, une douzaine à moyen terme et 20 à long terme pour les vols à l'extérieur du Québec. Pour ces vols à long terme, le nombre de



mouvements<sup>1</sup> à l'aéroport devrait augmenter de 15 000 (environ 9 %), une **faible augmentation** en regard des 160 000 enregistrés en 2019, avant la pandémie.

YHU espère devenir une **plaque tournante** pour les plus petits vols vers les régions du Québec. L'aéroport ne comprendra pas d'infrastructures de grande taille pour accueillir un grand volume de vols additionnels. L'Aéroport International Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (YUL) sera toujours l'aéroport principal de Montréal. YHU vise un **petit marché** et entend satisfaire les besoins de la population du Québec et locale.

Aux fins de la mise en œuvre d'un plan de développement comme celui de l'aéroport, la **planification** de la compatibilité acoustique (du bruit) met l'accent sur l'identification des nuisances pour la communauté et pour la planification du développement des terrains adjacents à l'aéroport. La pratique établie consiste à **modéliser diverses données acoustiques et opérationnelles** des principaux types d'appareils utilisant les installations aujourd'hui ou prévus dans le futur, et à établir une cartographie de l'exposition au bruit sur l'aéroport et les communautés environnantes.

La **méthodologie acceptée au Canada** est la prévision d'exposition au bruit (*Noise Exposure Forecast ou NEF*) qui utilise la métrique du niveau sonore équivalent sur 24 heures, avec des pénalités de mesure pour des vols effectués entre 22 h et 6 h 59 (heures nocturnes) afin de refléter la sensibilité supplémentaire de la communauté au bruit durant cette période.

En pratique, les courbes de niveau NEF sont **mises à la disposition des administrations locales** pour être utilisées conjointement avec les utilisations des terrains aéroportuaires, comme recommandé par Transports Canada. Ces utilisations des terrains permettent aux municipalités d'approuver des aménagements compatibles dans les limites des zones de bruit.

---

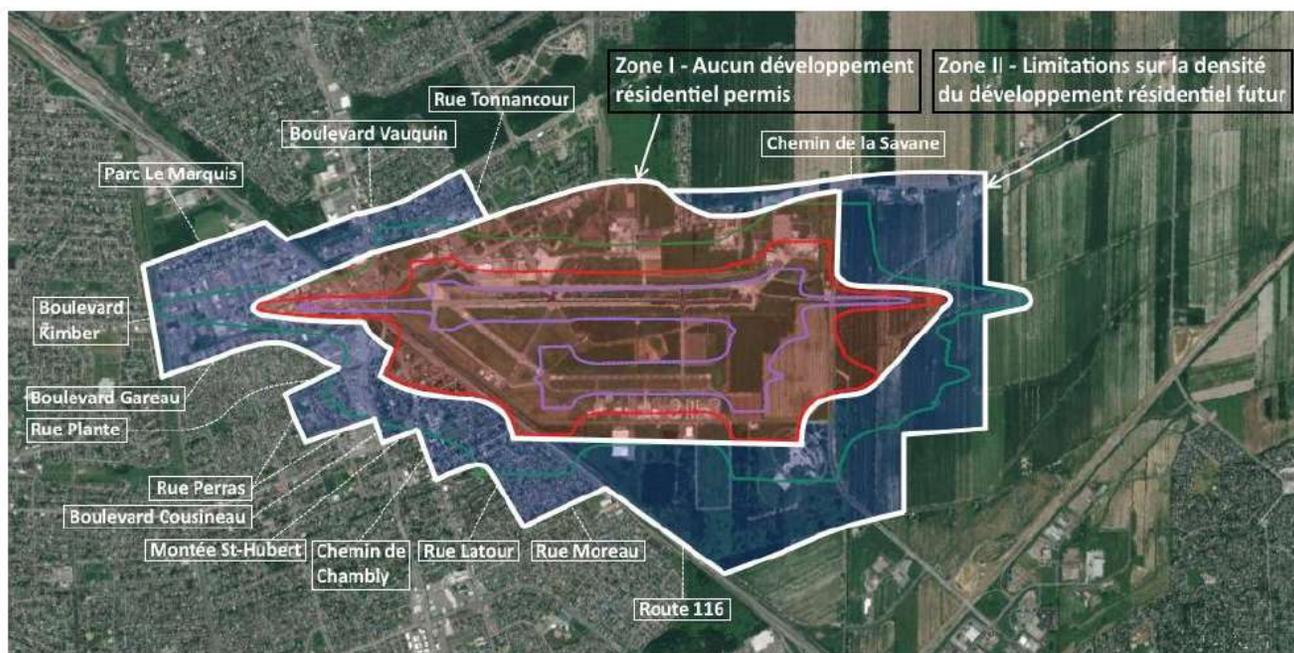
<sup>1</sup>Un mouvement est un décollage ou un atterrissage; un (1) seul avion qui quitte et revient équivaut à deux (2) mouvements.

Le schéma ci-dessous représente une extrapolation des opérations en 2037, selon le plan de développement. On y voit les courbes NEF de 30, 35 et 40 autour de l'aéroport en vert, rouge et mauve respectivement, autour desquelles sont superposées des zones où il serait souhaitable de ne pas avoir de développement résidentiel

(zone I - rouge) ou d'avoir un développement limité et bien encadré (zone II - bleue).

Il est clair que le développement de l'aéroport et le développement immobilier autour de ce dernier doivent se faire **en harmonie**.

### PRÉVISION POUR 2037 - PLEINE EXPLOITATION







## Annexe 3 : Horaires des audiences publiques

# AUDIENCES PUBLIQUES

## Horaire du Mercredi 25 mai 2022

**9:30**

**Ouverture et discours des Grands témoins**

**9:45**

**Présentation des commissaires**

**9:50**

**Présentation de la démarche**

**10:05**

**Vidéo projet de DASH-L**

**10:30**

**NAV Canada, Jonathan Bagg**

**11:00**

**Chambre de Commerce et d'Industrie de la Rive-Sud, Isabelle Foisy**

**11:30**

**Aéroport de Montréal, Martin Massé, V-P Affaires publiques et V-P Développement durable**

**12:00**

**Ajournement des travaux Pause Diner  
Reprise des activités à 13h30**

**13:30**

**Lavoie, Pascale**

**13:45**

**SPAL (Police) & SSIAL (Incendie)  
Mathieu Brassard & Jean Melançon**

**14:15**

**CAPA-L, Mathieu Péladeau et Marie-Pierre Brunelle**

**14:45**

**École de Technologie Supérieure, François Garnier et Patrick Germain**

**15:15**

**Claude Latour et Patricia Soldera**

**15:30**

**Ajournement reprise des travaux le 26 mai 10h00**

# AUDIENCES PUBLIQUES

## Horaire du Jeudi 26 mai 2022

10:00

AirMédic, Jean-Patrick Laflamme

10:30

Écoles Nationale d'Aérotechnique, Cégep Édouard-Montpetit, Centre Technologique en Aérospatiale  
Pascal Désilets Sylvain Lambert Francis Archambault

11:00

Chrono Aviation, Dany Gagnon

11:30

Ville de Saint-Lambert, Pascale Mongrain mairesse,  
Alexandrine Lamoureux Salvas, Claude Ferguson

12:00

Ajournement des travaux Pause Diner  
Reprise des activités à 13h00

13:00

Santé Publique,  
Dr Julie Loslier Directrice de santé publique de la Montérégie  
Kareen Nour, Jean-Bernard Drapeau,

13:30

Ville de Ste-Julie, Ville de St-Bruno, Ville de St-Basile-le-Grand  
Mario Lemay, Ludovic Grisé-Farand, Yves Lessard

14:30

Stéphane Bergeron, député de Montarville

15:00

Pause

15:30

Steeve Desgagnés, Re/Max

16:00

Cargair, Josée Prud'homme

16:30

Ajournement, reprise des travaux à 18h30

18:30

Sorin Sterescu

18:45

Richard Lachapelle

19:00

Mario-Charles Paris

19:15

Germain Caron

19:30

Alexandre St-Pierre/Joëlle Naud

19:45

Jacques Morin

20:00

Simon Laferrière

# AUDIENCES PUBLIQUES

## Horaire du Vendredi 27 mai 2022

**10:00**

**La planète s'invite à Longueuil,  
Marianne Renaud Robitaille, Carolane Beauchamp, Isabelle Fortier**

**10:30**

**Mères au front  
Sylvie Cantin, Stéphanie de Bollivier, Carole Mainville**

**11:00**

**Urgence climatique Montérégie  
Jacques Benoit**

**11:30**

**Rive-Sud en transition  
Monique Rondeau**

**12:00**

**Ajournement des travaux Pause Diner  
Reprise des activités à 13h30**

**13:30**

**Pour l'amour du ciel  
Mario Paquet**

**14:00**

**Les Pollués de Montréal-Trudeau  
Antoine Bécotte**

**14:30**

**Saint-Bruno en transition  
Maria Korpijaakko**

**15:00**

**Réseau Écociroyen de St-Lambert  
Hugues Létourneau**

**15:30**

**Pôle d'économie sociale  
David Miljour**

**16:00**

**Dominique Maheux**

**16:15**

**Mots de clôture des audiences publiques**

Annexe 4 : Rapport de consultation sur l'aéroport de Saint-Hubert  
– Atelier citoyen.nes du 28 mai 2022



# RAPPORT DE CONSULTATION SUR L'AÉROPORT DE SAINT-HUBERT

ATELIER CITOYEN.NES  
DU 28 MAI 2022

15 juillet 2022



La  
boîte  
d'urbanisme



## Crédits de réalisation

### La Boîte d'urbanisme

Isabelle Laterreur,  
urbaniste

Philippe Cantin,  
urbaniste

Maryse Gaudreault,  
urbaniste

Raphaël Royer,  
conseiller en réglementation

Anne-Sophie Lachance,  
conseillère en urbanisme et communications

Flavia Cozac,  
conseillère en aménagement

Martin Gagnon,  
Assistant à la consultation

## Remerciements

Denis Trudel,  
Député de Longueuil-St-Hubert

Jean-Sébastien Talbot,  
Direction politique

Julie Cloutier,  
Direction administrative

Bureau de Denis Trudel  
Député de Longueuil-St-Hubert

# Table des matières

<b>1</b>	<b>DÉMARCHE</b>	<b>1</b>
1.1	Notre mandat	2
1.2	La consultation dans son ensemble	2
1.3	L'approche proposée	3
1.4	Le matériel de discussion	5
<b>2</b>	<b>BILAN DU TRAVAIL AUX TABLES</b>	<b>10</b>
2.1	Résultats de priorisation	11
2.2	Résumé des enjeux et solutions	14
<b>3</b>	<b>SYNTHÈSE DE LA MISE EN COMMUN</b>	<b>20</b>
3.1	Diagnostic et perceptions	21
3.2	Solutions	25
3.3	Questions en suspens	28
<b>4</b>	<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>30</b>
<b>5</b>	<b>ANNEXES</b>	<b>33</b>
	<b>Annexe A.</b>	
	Photos des tableaux de priorisation	34
	<b>Annexe B.</b>	
	Photos des commentaires individuels	46
	<b>Annexe C.</b>	
	Tableau de relevé des discussions	54

1

DÉMARCHE

# 1 Démarche

## 1.1 Notre mandat

La Boîte d'urbanisme a été mandatée par le bureau du député Denis Trudel afin d'organiser et d'animer un atelier citoyen.nes portant sur le plan développement de l'aéroport de Saint-Hubert. L'objectif était avant tout de donner parole aux participants par le biais d'une formule de consultation qui permet des échanges constructifs et interactifs.

Tenu le 28 mai 2022, l'atelier a porté principalement sur la recherche de solutions mais aussi, sur l'identification des enjeux inhérents à la situation actuelle et future de l'aéroport de Saint-Hubert.

## 1.2. La consultation dans son ensemble

Cet atelier citoyen.nes s'inscrivait dans une démarche comprenant également la tenue d'audiences publiques devant commissaires. Les audiences du 25, 26 et 27 mai 2022 ont précédé l'atelier. Elles ont permis aux groupes communautaires, entreprises privées, organisations publiques et citoyens de déposer des mémoires qui seront pris en compte par les commissaires qui ont pour rôle d'émettre des recommandations.

La journée du 28 mai 2022 s'adressait plus particulièrement aux citoyens et citoyennes afin d'offrir un espace de discussion dans un cadre moins formel et plus accessible à tous. Les résultats de l'atelier seront également remis aux commissaires qui en prendront compte dans la formulation de leurs recommandations. Le rapport des commissaires sera déposé en septembre 2022.

Afin de faire connaître l'atelier citoyen.nes, le bureau du député Denis Trudel a mis en place plusieurs canaux de communications :

- \_ Une page web : <https://consultation.quebec/>
- \_ Une publication postale transmise à toutes les adresses de la circonscription
- \_ Des annonces dans les médias locaux : Le Courrier du Sud et le FM103.3
- \_ Des annonces sur les panneaux électroniques des municipalités concernées

À partir du 10 mai 2022, il était possible pour les personnes intéressées de s'inscrire en ligne sur le site Internet de la consultation afin de participer à l'atelier du 28 mai. Au total, 168 personnes se sont inscrites. Il était également possible d'y écrire un commentaire. Au total, 153 commentaires ont été reçus.

### 1.3 L'approche proposée

L'atelier citoyen.nes s'est déroulé en quatre temps :

1. L'accueil
2. La présentation
3. La discussion aux tables
4. La mise en commun

**Au moment de l'accueil**, les participants devaient s'identifier et choisir une thématique principale. Pour se faire, les participants apposaient un « post-it » sur la thématique appropriée. Au fur et à mesure, les animateurs sur place distribuèrent les thématiques principales par table afin de permettre aux gens de s'asseoir. Chaque table devait par la suite choisir une seconde thématique à traiter.

**La présentation** consistait principalement à présenter le déroulement de l'atelier ainsi que les consignes pour faire le travail de priorisation des enjeux et d'identification des solutions. Une vidéo d'une durée de 22 minutes a été préparée par le bureau du député Denis Trudel afin de synthétiser de manière objective les grandes lignes du plan de développement présenté par DASH-L à la Chambre de Commerce & d'Industrie de la Rive-Sud en avril 2021.



**La discussion aux tables** a regroupé 112 participants sur 11 tables distinctes, tenant compte des thématiques principales choisies au départ. Les animateurs, agissant comme des guides, avaient à leur charge 2 à 3 tables afin d'aider les participants à appliquer les consignes et répondre à leurs questions. Pendant une heure, les participants devaient prioriser des enjeux préidentifiés et inscrits sur des cartons de couleur correspondant chacun à une thématique. Il était possible pour les participants d'identifier de nouveaux enjeux sur des cartons blancs. Ces derniers servaient aussi à y inscrire les solutions proposées. Pour les personnes souhaitant faire part de commentaires individuels, une boîte à commentaires était disponible à l'accueil.

**Lors de la mise en commun**, chaque table devait identifier un représentant parmi les participants afin de livrer une synthèse des enjeux discutés et des solutions proposées. Cette partie de l'atelier a été d'une durée d'une heure.



## 1.4 Le matériel de discussion

La formule de consultation proposée était axée sur la mise en place d'outils favorisant une participation active des citoyen.nes. Il était également important de donner le choix des thématiques à discuter et de laisser libre court à l'identification des enjeux et des solutions.

Afin d'alimenter les discussions, quatre thématiques ont été identifiées sur la base d'une analyse des contenus disponibles sur le sujet du développement de l'aéroport de Saint-Hubert (voir bibliographie).

Pour chaque thématique, nous avons relevé les enjeux qui semblaient être des incontournables sur le sujet. Les participants étaient invités à les classer par ordre de priorité. S'il manquait un sujet, ils pouvaient l'ajouter sur un carton blanc. Pour les solutions, les participants devaient en proposer selon les enjeux qu'ils avaient priorisés sur les tableaux à cette fin.

## Thématique 1 NUISANCES SONORES



ENJEU

### Bruit la nuit

- « On a examiné les plaintes reçues [...]. Et sur environ 760 plaintes, près de 700 étaient associées à un avion : le Boeing 737-200, un vieil avion qui est très bruyant », a révélé Jacques Saada, membre du conseil d'administration de DASH-L.
- « Il y a en général deux décollages de nuit par semaine et trois atterrissages. Les vols transportent environ 120 mineurs à Mary River en Terre de Baffin [...], révèle Bernard Gervais, Conseiller spécial pour DASH-L  
(La Presse, 12 mai 2022)

ENJEU

### Bruit, normes

- Absence de normes sur le bruit relié à l'aviation
- Le bruit : une réalité et aussi, une question de perception individuelle, avec différents niveaux de tolérance

ENJEU

### Bruit, écoles de pilotage

- Les petits appareils des écoles de pilotage font de nombreux posés-décollés
- Certains avions sont plus bruyants
- Il y a des vols durant les heures sensibles (entre 20h et 8h)

ENJEU

### Niveaux sonores

- L'OMS (2018) recommande pour les sources de bruit environnemental provenant du trafic aérien, un niveau d'exposition extérieur de moins de 45 dBA (Lden) le jour et de moins de 40 dBA (Lnight) de nuit
- Selon l'état de la situation, présenté dans le mémoire de la Direction de santé publique de la Montérégie (mémoire déposé aux audiences de mai 2022), ces niveaux sont dépassés même lors d'une journée peu achalandée que ce soit de jour ou de nuit

ENJEU

### Bruit, propriétaires et plaisanciers

- Certains avions sont plus bruyants
- Il y a des vols durant les heures sensibles (entre 20h et 8h)

ENJEU

### Bruit, respect des résidences

- Il y a du mouvement aérien au-dessus des secteurs résidentiels

ENJEU

### Augmentation du trafic aérien

- Avec le plan de développement de l'aéroport de DASH-L déposé en 2021, le nombre de départs et d'atterrissages augmentera afin d'offrir une desserte de vols vers les États-Unis et des destinations soleil
- Les compagnies de vols à rabais utilisent souvent de vieux avions plus bruyants

## Thématique 2 RETOMBÉES ÉCONOMIQUES



ENJEU

### Mise en valeur histoire de l'aéroport

- Premier aéroport civil du Canada
- Le dirigeable R-100 est accueilli à l'aéroport en 1930
- En 1940, le ministère de la Défense nationale du Canada réquisitionne l'aérodrome aux fins de la formation des pilotes durant la Seconde Guerre mondiale
- En 1993, l'Agence spatiale du Canada inaugure son siège social sur le site de l'aéroport
- La vocation militaire est démantelée en 1995

ENJEU

### Développement de la zone industrielle

- En quelques années, d'importantes entreprises se sont installées dans le parc industriel à l'est de l'aéroport, par exemples : Amazon, Molson Coors, Héroux Devtek

ENJEU

### Création d'emplois

- L'aéroport contribue au maintien ou à la création de 3550 emplois
- Masse salariale qui permet l'achat de biens et de services dans la région
- Dépenses d'exploitation des entreprises présentes sur le site de l'aéroport auprès de fournisseurs locaux

ENJEU

### Vols internationaux

- Les transporteurs à rabais seraient intéressés à s'installer à l'aéroport, mais les activités seraient rentables seulement si des vols vers les États-Unis et des destinations soleil sont possibles

ENJEU

### Accessibilité à l'aéroport

- Le réseau routier aux abords de l'aéroport est fortement congestionné (boulevard Chambly, route 116 et autoroute 30)
- La congestion nuit au développement d'une desserte en transport collectif efficace
- Peu de stationnement disponible à l'aéroport

ENJEU

### Zone d'innovation aérospatiale

- L'École nationale d'aérotechnique (ÉNA), AÉRO Montréal et tout le milieu de l'aéronautique ont uni leurs forces pour créer une zone d'innovation aérospatiale

ENJEU

### Baisse de la valeur du marché immobilier

- Crainte de la population, mais non justifiée selon l'analyse présentée le 26 mai 2022 lors des audiences publiques

## Thématique 3

# ENVIRONNEMENT, SANTÉ ET SÉCURITÉ PUBLIQUE



ENJEU

### Pollution de l'air

- Émissions de gaz à effet de serre (GES) et de divers contaminants dans l'air
- Le dernier rapport du GIEC demande une baisse substantielle de la consommation des énergies fossiles

ENJEU

### Impacts faune et flore

- Pollution générée par le transport aérien sur la faune et la flore
- Pollution lumineuse affecte les cycles de reproduction, d'alimentation et de migration des animaux
- Proximité du boisé du Tremblay et du parc national du Mont-Saint-Bruno

ENJEU

### Manque de données

- Peu d'informations et de données permettant de mesurer les impacts environnementaux et sur la santé humaine des activités actuelles et futures de l'aéroport

ENJEU

### Congestion routière et sécurité publique

- Congestion routière chemin de la Savane / Chemin Chambly, route 116 et autoroute 30
- Accessibilité aux services de police et d'incendie
- Augmentation des services de police et d'incendie
- Nécessité d'avoir des équipes d'intervention spécialisées pour intervenir dans un avion
- Équipements spécialisés requis pour les pompiers (crash truck)
- Provenance des investissements nécessaires pour augmenter la couverture des services : l'agglomération (municipalités) ou l'aéroport?

ENJEU

### Effets du bruit sur la santé

- Santé auditive
- Troubles du sommeil
- Maladies cardiovasculaires
- Source d'anxiété : affecte la qualité de vie et le bien-être
- Effets sur l'apprentissage scolaire
- Certaines personnes plus vulnérables : personnes souffrant d'un déficit auditif, personnes âgées, enfants

## Thématique 4 RELATION AVEC LE MILIEU



ENJEU

### Relation avec le milieu

- Riverains
- Utilisateurs de l'aéroport
- Milieu des affaires
- Milieu communautaire
- Élus

ENJEU

### Manque de communications

- Peu d'information disponible en ligne
- Peu de communication sur les améliorations ou changements apportés
- Pas ou peu de mécanisme de suivi mis en place

ENJEU

### Manque informations sur le projet

- Mise à part la présentation de DASH-L faite à la Chambre de commerce en avril 2021 et les quelques documents alors rendus disponibles, le projet de développement de l'aéroport et ses impacts sont peu connus

ENJEU

### Méconnaissance du cadre légal

- Le domaine de l'aviation est une compétence exclusive du fédéral
- La Ville de Longueuil n'est pas propriétaire et ne régit pas le développement de l'aéroport
- Incompréhension du statut de l'administration aéroportuaire ainsi que du cadre légal et réglementaire
- Peu de communication pour améliorer la compréhension sur le sujet et la relation avec le milieu

2

# BILAN DU TRAVAIL AUX TABLES

# 2 Bilan du travail aux tables

L'analyse des résultats de l'atelier s'est conduite sur la base d'un relevé complet des discussions. Ce relevé comprend l'ensemble des cartons et notes inscrites sur les 11 tableaux de priorisation (voir Annexe A) ainsi que les 57 cartons individuels et les 3 textes déposés dans la boîte à commentaires (voir Annexe B). Nous avons également analysé les 12 tableaux de priorisation annotés de manière individuelle. Il en est ressorti, pour chacune des thématiques, des éléments de diagnostic ou de perceptions citoyen.nes, des solutions ainsi que des questions en suspens.

## 2.1. Résultats de priorisation

Selon les panneaux de post-it, les thématiques Nuisances sonores et Environnement, santé et sécurité publique ont été identifiées comme étant les plus préoccupantes par les participants.

Six tables ont parlé de l'ensemble des thématiques. Au total, les thématiques suivantes ont été abordées :

### Thématique 1 NUISANCES SONORES



### Thématique 2 RETOMBÉES ÉCONOMIQUES<sup>1</sup>



### Thématique 3 ENVIRONNEMENT, SANTÉ ET SÉCURITÉ PUBLIQUE



### Thématique 4 RELATION AVEC LE MILIEU



<sup>1</sup>À noter que ces enjeux ont été redéfinis par les participants qui questionnent la nécessité de développer davantage, la rentabilité du plan de développement ainsi que la destination des retombées économiques.

Pour ce qui est de la priorisation des enjeux, nous avons compilé les trois premières positions pour chacun des thèmes à partir des cartons d'enjeux préidentifiés. Il est à noter que plusieurs tables ont mentionné qu'il était difficile de prioriser car l'ensemble des enjeux étaient préoccupants au même niveau.

Thématique 1  
**NUISANCES SONORES**



Thématique 2  
**RETOMBÉES ÉCONOMIQUES**



**1**

**BRUIT, ÉCOLES DE PILOTAGE**

**1**

**BAISSE DE LA VALEUR DU MARCHÉ ÉCONOMIQUE**

**2**

**BRUIT, NORMES**

**2**

**ZONE D'INNOVATION AÉROSPATIALE**

**3**

**BRUIT, RESPECT DES RÉSIDENCES**

**3**

**ACCESSIBILITÉ À L'AÉROPORT  
ET  
DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE INDUSTRIELLE**

Thématique 3  
**ENVIRONNEMENT, SANTÉ ET  
SÉCURITÉ PUBLIQUE**



1

**EFFETS DU BRUIT  
SUR LA SANTÉ**

2

**MANQUE DE  
DONNÉES  
ET  
POLLUTION DE L'AIR**

3

**CONGESTION  
ROUTIÈRE ET  
SÉCURITÉ PUBLIQUE**

Thématique 4  
**RELATION AVEC LE MILIEU**



1

**MANQUE DE  
COMMUNICATIONS**

2

**MANQUE  
INFORMATIONS  
SUR LE SUJET**

3

**MÉCONNAISSANCE  
DU CADRE LÉGAL  
ET  
RELATION AVEC  
LE MILIEU**

## 2.2. Résumé des enjeux et solutions

Cette section présente les principaux éléments qui sont ressortis des échanges. Le tableau en annexe C relève, en reprenant pratiquement le même verbatim, le détail des notes laissées par les participants. La synthèse est structurée selon les 4 thématiques de discussion auxquelles s'ajoutent de nouveaux sujets dans la catégorie « Autres ». Pour chaque thématique, un résumé des enjeux est proposé accompagné des principales solutions identifiées.

Dans le travail réalisé par les participants, un diagnostic a été établi relevant parfois de faits et aussi de perceptions. Il n'était pas demandé aux participants de connaître parfaitement et complètement l'ensemble des données sur la situation. Bien que plusieurs d'entre eux étaient très renseignés, il demeure que des perceptions plus ou moins exactes soient possibles sur le sujet car il s'agit de leur lecture de la situation.



## 2.2.1 Thématique 1 Nuisances sonores

### DIAGNOSTIC ET PERCEPTIONS

#### Pollution sonore

La situation actuelle au niveau de la pollution sonore est déjà problématique et semble non reconnue par DASH-L. L'augmentation du trafic aérien n'est pas souhaitée par les participants, d'autant plus que les vols internationaux à rabais vers des destinations soleil utilisent souvent de vieux avions plus bruyants et polluants.

#### Normes et règles

En plus de l'absence de normes reliées au bruit, le couvre-feu ainsi que l'altitude de vol des avions ne sont pas respectés selon les participants. De plus, certaines pratiques (horaires, corridors de vols, etc.) causent des nuisances importantes pour les résidents.

### SOLUTIONS

- \_ Régler la problématique actuelle avant tout développement
- \_ Réduire le trafic aérien aux besoins essentiels
- \_ Transférer une partie du trafic aérien vers d'autres aéroports
- \_ Réduire et/ou déménager les écoles de pilotage
- \_ Revoir les normes et les règles d'aviation (altitude, horaires, niveaux sonores, corridors de vols, silencieux)
- \_ S'assurer du respect des règles
- \_ S'assurer d'un traitement adéquat des plaintes



## 2.2.2 Thématique 2 Retombées ou impacts économiques

D'emblée, les participants ont questionné le titre de la thématique : plutôt que « Retombées », celle-ci aurait dû se nommer selon eux « Impacts » économiques.

### DIAGNOSTIC ET PERCEPTIONS

#### Retombées économiques incertaines

La viabilité du plan de développement a été remise en question par les participants compte tenu de l'échec de projets similaires notamment en Europe, de l'augmentation du coût du carburant et des matières premières, des taxes internationales, des futures taxes carbonées, de la pénurie de main d'œuvre, etc.

#### Coûts cachés

Si retombées économiques il y a, elles ne sont pas selon les participants pour les municipalités et les citoyens vivant à proximité. De plus, des coûts cachés sont à prévoir, coûts qui seront assumés par la collectivité : perte de terres agricoles, limite au développement immobilier, impact sur les taxes foncières, amélioration du réseau routier, construction d'un poste incendie, etc.

Réseau routier congestionné

Les réseaux routier et autoroutier à proximité et desservant l'aéroport sont déjà congestionnés, tel qu'observé par les participants. De plus, il n'y a pas d'espace dans le secteur pour le développement de nouvelles infrastructures de transport.

### SOLUTIONS

- \_ Changer de modèle économique, il faut plutôt réduire les activités
- \_ Avant tout développement, réaliser une étude d'impact approfondie sur les avantages et les inconvénients (coût/bénéfices)
- \_ Privilégier, si la pertinence est démontrée, un projet aéronautique exemplaire axé sur la formation, la recherche et le développement
- \_ Favoriser le transport ferroviaire
- \_ Miser sur des technologies respectueuses de l'environnement, notamment avec l'électrification
- \_ Appliquer des taxes sur la pollution et ne pas octroyer de subventions au plan de développement et/ou aux usagers pollueurs au niveau du bruit et de l'environnement
- \_ Rejeter le plan de développement, ne conserver que les activités actuelles



## 2.2.3 Thématique 3

### Environnement, santé et sécurité publique

#### DIAGNOSTIC ET PERCEPTIONS

##### Pollution

La pollution de l'environnement (sonore, atmosphérique et lumineuse) ainsi que les impacts sur la santé humaine, sur la faune et la flore ne se limitent pas selon les participants aux espaces immédiatement limitrophes à l'aéroport de Saint-Hubert, mais concernent les territoires des municipalités situées tout autour.

##### Santé

Les problèmes de santé physique et psychosociaux, pourtant reconnus par l'OMS et la Direction de santé publique comme soulignés par les participants, semblent ignorés par DASH-L. Ils occasionnent une perte de qualité de vie ainsi qu'une perte de productivité sociale et économique.

##### Sécurité

Les vols au-dessus des résidences, des écoles et des hôpitaux inquiètent, car des accidents sont déjà arrivés par le passé. Les participants craignent aussi une augmentation de la criminalité et du trafic de drogues.

##### Développement pas durable

Le plan de développement de DASH-L ne tient pas compte, selon les participants, des impacts environnementaux et de l'état d'urgence climatique. L'augmentation du trafic aérien entraînera une augmentation des GES, ce qui va à l'encontre des cibles climatiques.

#### SOLUTIONS

- \_ Exiger un rapport de carboneutralité pour le développement et la gestion actuelle de l'aéroport de Saint-Hubert
- \_ Réduire les GES à partir de 2023 pour atteindre les cibles fixées par les gouvernements
- \_ Développer l'aviation de demain, plus silencieux et respectueux de l'environnement
- \_ Respecter les règles environnementales existantes
- \_ Lutter contre la criminalité et augmenter la sécurité des personnes
- \_ Faire des études de santé publique et sur les impacts environnementaux



## 2.2.4 Thématique 4

### Relation avec le milieu

#### DIAGNOSTIC ET PERCEPTIONS

##### Information déficiente

Les participants déplorent le manque de données pour bien comprendre les impacts du plan de développement de l'aéroport de Saint-Hubert à tous les niveaux : santé, environnement, retombées économiques, etc.

##### Gouvernance

La manière dont DASH-L est administré et gouverné est un problème en soit. Les participants mentionnent une perte de confiance : tenir leurs promesses pour améliorer la situation existante leur semble déjà très difficile.

Reddition de compte abdiquée et plaintes  
Étant régi par le gouvernement fédéral, DASH-L ne se sent pas tributaire des demandes provenant des citoyens et des municipalités à proximité. Le processus de plainte est selon les participants actuellement non fonctionnel et non représentatif.

##### Communication et manque de transparence

Les participants déplorent le manque de transparence et de communication de DASH-L perçu comme étant un manque de respect envers la communauté.

#### SOLUTIONS

- \_ Avoir une présentation complète du plan de développement et de ses impacts
- \_ Réaliser les études nécessaires sur les retombées/impacts économiques, sur la circulation automobile, sur l'environnement, sur la santé publique, etc.
- \_ Obtenir des études déjà réalisées, notamment celle sur la valeur immobilière des résidences, et publier à titre d'exemples des études en provenance d'autres aéroports ayant connus des projets de développement
- \_ Avoir une instance indépendante pour la reddition de compte au regard de l'impact des activités de l'aéroport de Saint-Hubert
- \_ Travailler (DASH-L) étroitement avec la santé publique
- \_ Revoir la gouvernance de DASH-L : sa gestion, sa structure légale, son organigramme, sa culture

## 2.2.5 Autres éléments

### DIAGNOSTIC ET PERCEPTIONS

#### Planification urbaine d'ensemble

Tel que mentionné par les participants, la densification du territoire devient impossible à cause des servitudes en hauteur. Avec le bruit, il y a moins de développement de la base fiscale et moins de densification pour augmenter la base fiscale.

### SOLUTIONS

- \_ Assurer une cohérence entre le plan d'urbanisation du secteur et le plan de développement de DASH-L
- \_ Maintenir le monopole des vols internationaux à Dorval
- \_ Faire un moratoire et pendant ce temps, collecter davantage de données et assurer un dialogue avec DASH-L
- \_ Mettre en place des représentations politiques auprès du ministre des Transports canadien, en impliquant les municipalités concernées et des citoyen.nes présents lors de la consultation citoyenne du 28 mai
- \_ Encourager les élus à se préoccuper davantage de cet enjeu
- \_ Sonder les citoyens les plus touchés, mais aussi toutes les municipalités concernées
- \_ Favoriser le regroupement de citoyen.nes et la mobilisation de la population
- \_ Créer un comité facilitant la communication avec le gouvernement fédéral, les municipalités et DASH-L

3

# SYNTHÈSE DE LA MISE EN COMMUN

# 3 Synthèse de la mise en commun

La synthèse de la mise en commun provient de notes prises par un animateur de l'équipe pendant la présentation des résultats de discussion par les représentants de chaque table. Les contenus ont été structurés de la même manière que le bilan des discussions aux tables : Diagnostic et perceptions, Solutions et Questions en suspens.

## 3.1. Diagnostic et perceptions

Dans le travail réalisé par les participants, un diagnostic a été établi relevant parfois de faits et aussi de perceptions. Il n'était pas demandé aux participants de connaître parfaitement et complètement l'ensemble des données sur la situation. Bien que plusieurs d'entre eux étaient très renseignés, il demeure que des perceptions plus ou moins exactes soient possibles sur le sujet car il s'agit de leur lecture de la situation. La synthèse est présentée selon les 4 thématiques de discussion.

## 3.1.1 Thématique 1. Nuisances sonores



### Pollution sonore

- \_ Le bruit a un impact sur la santé, sur la faune et sur la flore
- \_ Il y a actuellement beaucoup de problèmes de bruit autour de l'aéroport de Saint-Hubert, en particulier la nuit
- \_ Les altitudes de vol minimales ne sont pas respectées aux environs de l'aéroport de Saint-Hubert
- \_ Il y a des vols qui décollent ou atterrissent en dehors des zones de vol permises
- \_ Avec l'essor du télétravail et le grand nombre de départs à la retraite, plus de personnes qu'avant se retrouvent à la maison durant le jour et doivent composer avec le stress généré par les nuisances sonores de l'aéroport de Saint-Hubert
- \_ Il y a déjà un problème de nuisances sonores autour de l'aéroport de Saint-Hubert. Avec un développement supplémentaire ça ne va pas régler la situation actuelle
- \_ Avec plus de vols à l'aéroport de Saint-Hubert, les nuisances sonores seront assurément encore pires que maintenant
- \_ Les entreprises de vols à rabais courtisées dans le cadre du plan de développement de DASH-L risquent d'utiliser de vieux avions bruyants qui ajouteront aux problèmes actuels
- \_ L'installation de silencieux sur les avions à hélice ça ne règle rien pour les avions à réaction
- \_ Les silencieux n'ont certainement pas dû être installés sur beaucoup d'avions

## 3.1.2 Thématique 2. Retombées ou impacts économiques



### Réseau routier congestionné

- \_ Il y a déjà beaucoup de congestion routière dans les rues autour de l'aéroport de Saint-Hubert. Le plan de développement ne pourra qu'empirer une situation déjà critique

### Retombées économiques incertaines

- \_ L'échec de l'aéroport de Mirabel a été en partie causé par la crise du pétrole et la congestion routière
- \_ Même PASCAN Aviation émet des doutes sur le plan de développement de DASH-L
- \_ Le développement à tout prix est une fausse piste
- \_ La proximité des vols internationaux, c'est sans importance
- \_ La concurrence des aéroports de Plattsburgh et de Burlington représente un risque qui semble non assumé. Leurs gestionnaires ne se laisseront pas faire si DASH-L tente de leur ravir une part de marché
- \_ Les réels bénéfices du plan de développement de DASH-L en matière d'emplois sont difficiles à chiffrer
- \_ Le plan de développement de l'aéroport de Saint-Hubert est un échec annoncé au plan économique

### Coûts cachés

- \_ Le plan de développement est inacceptable car il est incompatible avec le milieu résidentiel qui voisine l'aéroport de Saint-Hubert. En laissant des maisons se construire proche de l'aéroport, la Ville a choisi de privilégier la vocation résidentielle et ce choix n'est pas respecté par DASH-L
- \_ Les contraintes de hauteur imposées aux bâtiments dans les corridors de vols limitent les revenus fonciers potentiels pour la municipalité. Cela représente un manque à gagner permanent que DASH-L ne comptabilise pas dans les coûts et bénéfices de son plan de développement
- \_ Il y a déjà un problème d'accessibilité routière dans le secteur de l'aéroport de Saint-Hubert. Avec une croissance des vols, la Ville serait forcée de payer pour réaménager ses rues afin de faire circuler la clientèle supplémentaire. Les dépenses de plusieurs services municipaux devraient aussi être majorées (entretien des routes, sécurité incendie spécialisée, signalétique, gestion des déplacements, etc.)
- \_ Les citoyen.nes ne récoltent aucun bénéfice de l'aéroport de Saint-Hubert, mais subissent des coûts qui ne sont pas comptabilisés dans les opérations de DASH-L

### 3.1.3 Thématique 3. Environnement, santé et sécurité publique



#### Pollution de l'air

- \_ Selon le GIEC, il faut réduire les émissions globales de GES de 6 % par année pour éviter un réchauffement climatique catastrophique. Sur cette base, le plan de développement de DASH-L ne peut être acceptable s'il n'a pas pour résultat assuré une réduction de 6 % par année des émissions de GES de l'aéroport de Saint-Hubert
- \_ Le problème de la pollution de l'air engendré dans le voisinage de l'aéroport de Saint-Hubert ne s'améliore pas et il s'aggravera avec le plan de développement
- \_ Plus d'avions ça veut dire plus de pollution et plus de GES
- \_ Le carburant aviation utilisé dans la plupart des moteurs d'avion à pistons contient du plomb (plomb tétraéthyle). L'usage du plomb dans le carburant automobile a été presque éliminé depuis un tiers de siècle au Canada en raison de sa toxicité et de son écotoxicité très élevées (U.S. Environmental Protection Agency). Ce polluant métallo-organique est très bioassimilable via la chaîne alimentaire – mais aussi via la peau – et très persistant dans l'environnement (le plomb n'est ni biodégradable, ni dégradabile)
- \_ L'essence au plomb, c'est un problème très grave, notamment pour les enfants
- \_ Avec l'essor du télétravail et le grand nombre de départs à la retraite, plus de personnes qu'avant se retrouvent à la maison durant le jour et doivent composer avec les affections causées ou aggravées par la pollution de l'air

#### Développement pas durable

- \_ Le plan de développement de DASH-L, notamment les vols à rabais, est incompatible avec les exigences du développement durable
- \_ Le plan de développement de DASH-L entraînerait une perte de terres agricole



### 3.1.4 Thématique 4. Relation avec le milieu

#### Information déficiente

- \_ Il n'y a pas eu assez de publicité au sujet de la consultation actuelle et il était difficile de s'y préparer parce que son fonctionnement n'était expliqué qu'une fois arrivé sur place
- \_ Les détails du plan de développement de DASH-L et l'impact des nuisances subies par le voisinage demeurent méconnus du grand public
- \_ DASH-L manque de transparence dans ses communications et dans ses intentions. Elle ne communique pas avec la population concernée
- \_ Il arrive à DASH-L de menacer des citoyen.nes qui se plaignent trop à son goût
- \_ Il manque beaucoup de données et d'information concernant les impacts qu'ont les activités de l'aéroport de Saint-Hubert sur la population environnante
- \_ Il manque de données probantes et prises en continu sur la pollution générée dans l'air par les moteurs des avions et sur la toxicité persistante dans les quartiers voisins du site de l'aéroport de Saint-Hubert

#### Reddition de compte abdiquée

- \_ La consultation tenue en 2010 n'a donné aucun résultat car rien ne s'est amélioré
- \_ Le pouvoir décisionnel semble tomber entre les chaises. Les parties prenantes se relancent les responsabilités comme une patate chaude et on ne sait plus à qui s'adresser pour qu'une décision soit prise
- \_ Il y a un manque généralisé de reddition de compte par DASH-L

#### Plaintes dédaignées

- \_ Les plaintes citoyennes ne sont pas comptabilisées et demeurent sans réponse
- \_ Les personnes plaignantes se font répondre qu'elles se plaignent trop souvent même si les plaintes antérieures n'ont pas été traitées
- \_ Le système de plainte en ligne est organisé de sorte à décourager les citoyen.nes
- \_ Le processus de plainte est indûment complexifié par des exigences inutiles qui outrepassent les connaissances citoyennes usuelles. Par exemple, la nécessité d'identifier quel avion (marque, modèle, identification) a dépassé les limites sonores durant un vol de nuit
- \_ Les résidents des environs de l'aéroport de Saint-Hubert ne se sentent pas respectés

## 3.2. Solutions

Lors de la mise en commun, les solutions n'étaient pas formulées nécessairement par rapport à une des 4 thématiques. Elles sont ici présentées par grands sujets, plutôt que par thématique de discussion.

### Mieux comprendre la situation actuelle

- \_ Il faut financer de la recherche au sujet des problèmes de pollution vécus par les citoyens.
- \_ Il faut refaire les études de nuisance sonore et de pollution de l'air dans une démarche et avec des partenaires qui seront crédibles quant à la captation des mesures, à l'évaluation des impacts et à la proposition de moyens de mitigation efficaces
- \_ Il faut mettre en place une large couverture de capteurs sonores permanents dans le territoire autour de l'aéroport de Saint-Hubert afin d'établir une bonne fois pour toute quels sont les niveaux de bruit atteints à quels endroits et à quels moments
- \_ Il faut refaire des études économiques crédibles qui considèrent tous les impacts (les plus et les moins) plutôt que seulement les retombées (les plus sans les moins)
- \_ L'ensemble des coûts directs et indirects de l'aéroport de Saint-Hubert doit être comptabilisé et mutualisé pour évaluer correctement sa rentabilité économique et sociale
- \_ Les seuils de nuisance sonore acceptables autour de l'aéroport de Saint-Hubert doivent être établis et régulés avant que n'importe quel projet puisse aller de l'avant

### Réfléchir le site dans son contexte

- \_ Plutôt que de considérer chaque aéroport de la région comme une entité isolée, il faut réfléchir au système aéroportuaire régional comme un tout qui intègre tous les aéroports autour de Montréal
- \_ Il faudrait transférer une partie du trafic aérien vers Mirabel : les écoles de pilotage, les vols nolisés vers les destinations soleil
- \_ Il faut que l'aéroport de Montréal-Trudeau conserve le monopole des vols internationaux
- \_ Il faudrait interdire le survol des zones résidentielles; déplacer les couloirs aériens au-dessus de l'emprise de l'autoroute 30 par exemple
- \_ Dans une conjoncture de réduction des GES, il faut développer le transport collectif terrestre (notamment ferroviaire) plutôt qu'aérien pour les liaisons régionales
- \_ Il faut développer l'aéroport de Saint-Hubert vers une vocation de recherche et de développement plutôt que de développer encore plus la situation actuelle

### **Superviser les opérations plus étroitement**

- \_ Il faut créer un comité de gestion des plaintes multipartite avec DASH-L qui inclut des citoyen.nes et des élu.es municipaux, provinciaux et fédéraux
- \_ Il faut une table quadripartite comprenant des élu.es des trois niveaux et des citoyen.nes des environs de l'aéroport de Saint-Hubert
- \_ Chaque arrondissement de l'agglomération de Longueuil devrait être représenté au comité sur les nuisances
- \_ Même si l'aéroport de Saint-Hubert est régi par une juridiction fédérale, les élu.es municipaux devraient avoir un mot à dire sur les opérations qui causent les effets subis dans le voisinage de l'aéroport
- \_ Il faut revoir les circuits de vol, les déplacer ou changer l'horaire selon le cas
- \_ Il faut d'abord établir des balises (heures de vol, altitude minimale, couloirs), puis il faut obliger DASH-L à les respecter
- \_ Il faut faire respecter les couloirs de vols qui ont été attribués et limiter leur emploi aux horaires qui leur sont alloués
- \_ Il faut établir et faire respecter un couvre-feu durant la nuit
- \_ Il faut abolir les vols de nuit
- \_ On doit établir un plan d'action pour atteindre en un temps défini des objectifs environnementaux clairs et mesurables
- \_ La pose de silencieux sur les avions et l'arrivée d'avions électriques doivent s'inscrire dans un véritable « plan de match » plutôt que de demeurer des annonces et des souhaits
- \_ Puisque les « avions du futur » sont supposés réduire les nuisances, attendons que ces avions soient arrivés avant de considérer les possibilités de développement de l'aéroport de Saint-Hubert

### **Imputer DASH-L plus directement**

- \_ Les élu.es doivent être au diapason des citoyen.nes
- \_ La santé des citoyen.nes doit être la principale préoccupation des élu.es
- \_ Une fois que des études crédibles ont été faites et que des normes adéquates sont établies, il doit y avoir une vérification constante et une reddition de compte chaque fois que les limites sont franchies
- \_ Il faudrait une « police aérienne » pour s'assurer que les normes sont respectées et appliquer des sanctions sévères chaque fois qu'elles ne le sont pas
- \_ Les coûts de santé causés par les impacts de l'aéroport de Saint-Hubert devraient être pris en compte dans le calcul des retombées du plan de développement de DASH-L et internalisés dans le bilan du fonctionnement de l'aéroport
- \_ La population de la ville devrait devenir copropriétaire de l'aéroport de Saint-Hubert pour avoir son mot à dire par l'intermédiaire d'une +représentation de l'administration municipale

### **Réglementer les activités plus rigoureusement**

- \_ Les élu.es fédéraux doivent faire respecter leur réglementation
- \_ Plusieurs problèmes actuels seraient résolus si les règles à respecter par l'aéroport de Saint-Hubert en matière de pollution sonore étaient basées sur les normes de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS)
- \_ On doit fixer des objectifs environnementaux à atteindre maintenant (ex. niveau sonore maximal) plutôt que de patienter en attendant l'arrivée d'améliorations éventuelles (avions électriques)
- \_ Il faut bannir de l'aéroport de Saint-Hubert les Boeing 737-200 exploités par Chrono Jet
- \_ Il faut un moratoire sur le plan de développement de DASH-L tant qu'il n'y a pas plus d'information crédible à son sujet et au sujet des problèmes causés par la situation actuelle
- \_ Un référendum est nécessaire pour décider des plans à venir au sujet de l'aéroport de Saint-Hubert

### **Assumer le pouvoir régulateur**

- \_ Il faut cesser de subventionner un OSBL qui nuit à la population qui, ultimement, le finance
- \_ Ce n'est pas d'un plan de développement dont on a besoin, mais d'un plan d'action pour réduire les nuisances déjà présentes actuellement



### 3.3. Questions en suspens

La présentation des résultats de discussion à chaque table comportait non seulement des éléments de diagnostic et des solutions, mais aussi plusieurs questions en suspens. Elles sont ici regroupées selon différents sujets plutôt que par thématique de discussion.

#### La planification des activités aéroportuaires

- \_ Pourquoi les couloirs aériens de l'aéroport de Saint-Hubert survolent-ils les milieux résidentiels alors qu'il y a de l'espace au-dessus d'emprises d'infrastructures comme l'autoroute 30 ?
- \_ Pourquoi les vols de transport des mineurs vers les mines du nord ne sont-ils pas opérés à partir du site de l'ancien aéroport de Mirabel ?
- \_ Pourquoi les écoles de pilotage ne sont-elles pas réinstallées sur le site de l'ancien aéroport de Mirabel ?

#### La concertation, la régulation et la reddition de compte

- \_ Comment se positionne Transport Canada dans le dossier de l'aéroport de Saint-Hubert ?
- \_ À qui appartient le terrain de l'aéroport de Saint-Hubert ?
- \_ Quand va-t-on baliser clairement les opérations de DASH-L et de ses clients (heures de vol, altitude minimale, couloirs aériens, seuils de bruit acceptables, pollution de l'air, etc.) ?
- \_ À qui DASH-L doit rendre des comptes ?
- \_ Qui fixe les normes à respecter et les sanctions potentielles pour DASH-L ?
- \_ Qui s'assure du respect des normes par DASH-L ?
- \_ Qui applique les sanctions en cas de non-respect des normes par DASH-L ou l'un de ses clients ?
- \_ De quelle manière les élu.es locaux pourraient être davantage impliqués dans les instances de planification et de contrôle de l'aéroport ?
- \_ Comment faire respecter les choix locaux de planification, d'aménagement et de gestion faits par la population et portés par leurs représentant.es élu.es du palier municipal ?



### Les impacts actuels de l'aéroport

- \_ Quelle quantité de pollution les activités actuelles de l'aéroport de Saint-Hubert ajoutent-elles dans le milieu résidentiel environnant (en plus de la pollution ambiante « de base ») ?
- \_ Quelle quantité de plomb contamine les citoyen.nes du milieu résidentiel environnant de l'aéroport de Saint-Hubert à cause de l'essence utilisée dans les moteurs à piston ?
- \_ Y a-t-il un véritable plan de match pour le remplacement des avions à moteur thermique par des avions électriques ?
- \_ Quelle quantité de pollution s'ajouterait dans le milieu résidentiel environnant de l'aéroport de Saint-Hubert si le plan de développement de DASH-L était mis en œuvre ?
- \_ Comment faire pour mesurer adéquatement et définitivement le réel niveau sonore subi à chaque endroit dans le milieu résidentiel environnant de l'aéroport de Saint-Hubert ?

### Les impacts du plan de développement

- \_ Advenant une expansion des activités de l'aéroport de Saint-Hubert, quels sont les coûts supplémentaires (rehaussement du niveau de services municipaux, réaménagement de voies, réaménagement de terrains, perte de valeur foncière, etc.) que devra assumer la Ville de Longueuil et l'agglomération ?
- \_ Comment le calcul des retombées économiques de l'aéroport de Saint-Hubert pourrait-il être bonifié afin de prendre en compte le coût des divers impacts négatifs de ses activités et la croissance de ces coûts qui accompagnerait une expansion des activités aéroportuaires ?

### Le succès du plan de développement

- \_ Quelle démonstration y a-t-il du réel besoin d'un aéroport de plus pour la desserte des destinations soleil ? Quelle clientèle se retrouve actuellement non desservie par les aéroports existants ?
- \_ Y a-t-il vraiment un marché d'avenir pour les vols à bas coût, compte tenu de l'explosion du coût des carburants fossiles, de la hausse progressive de la taxe carbone et du caractère saisonnier de la demande pour ce type de vols ?
- \_ Si le transport régional à bas coût n'est déjà pas rentable ailleurs, pourquoi le deviendrait-il à l'aéroport de Saint-Hubert ?
- \_ Comment le plan d'affaires de DASH-L prévoit-il maintenir la rentabilité quand les aéroports étasuniens répliqueront à l'expansion des activités de l'aéroport de Saint-Hubert ? Est-ce qu'il faudra alors subventionner largement Saint-Hubert pour le garder en vie ?

4

# BIBLIOGRAPHIE

# 4 Bibliographie

## Documents

AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE LA MONTÉRÉGIE (2013) *Analyse des impacts potentiels des émissions de plomb provenant des activités de l'aéroport de Saint-Hubert sur la santé de la population vivant à proximité*, Sous la direction de Jocelyne Sauvé, M.D., M. Sc., FRCPC Directrice de santé publique, Document présenté à la Table de coordination nationale de santé publique, 30 p.

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT AÉRIEN (2010) *Approche équilibrée en gestion de bruit*, Mémoire présenté aux audiences publiques sur le bruit à l'aéroport de Saint-Hubert, 19 p.

DÉVELOPPEMENT AÉROPORT SAINT-HUBERT-LONGUEUIL (DASH-L) (2022) *DASH-L met en œuvre les recommandations du rapport indépendant sur la démarche de participation citoyenne*, Communiqué de presse, 5 p.

DÉVELOPPEMENT AÉROPORT SAINT-HUBERT-LONGUEUIL (DASH-L) (2021) *Midi conférences à la Chambre de Commerce & d'Industrie de la Rive-Sud en avril 2021* : <https://youtu.be/ki9ydfdOmqs>

DÉVELOPPEMENT AÉROPORT SAINT-HUBERT-LONGUEUIL (DASH-L) (2021) *Diapositives sur différents sujets présentant le plan de développement* :

- \_ L'aéroport d'hier à aujourd'hui, 2 p.
- \_ Une localisation des plus enviables, 1 p.
- \_ Un cadre légal et réglementaire bien défini, 1 p.
- \_ Un climat sonore contrôlé, une fréquentation sensée, 3 p.
- \_ Un déploiement progressif et ordonné, 1p.
- \_ Des infrastructures aéroportuaires à optimiser, 1 p.
- \_ Des retombées économiques considérables, 1 p.

FLANAGAN, S. (2010) *Solutions aux problèmes de bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert*, Rapport d'enquête et d'audiences publiques, Mandataire de la Ville de Longueuil, 77 p.

PILOTE GROUPE-CONSEIL (2022) *Rapport sur la démarche de participation citoyenne*, Déposé à Développement Aéroport Saint-Hubert-Longueuil (DASH-L), 51 p.

## Articles de journaux

<https://www.versants.com/un-moratoire-demande-par-des-organismes-pour-le-developpement-de-laeroport-saint-hubert/>

<https://www.lecourrierdusud.ca/creation-dune-zone-dinnovation-aerospatiale-a-longueuil/>

<https://lecontrecourant.ca/2021/04/15/developpement-de-laeroport-montreal-saint-hubert-grand-projet-porteur-economie/>

<https://www.fm1033.ca/une-aide-financiere-dottawa-pour-laeroport-montreal-saint-hubert/>

<https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2022-01-31/avenir-de-l-aeroport-de-saint-hubert/une-consultation-publique-en-mai-2022.php>

<https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2022-05-12/rive-sud/l-aeroport-de-saint-hubert-pourrait-interdire-les-avions-broyants-la-nuit.php>

<https://cyhu.ca/wp-content/uploads/2022/01/Politique-du-climat-sonore-YHU-finale.pdf>

<https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2022-05-03/apres-longueuil-saint-lambert-denonce-les-helicopteres.php>

<https://www.lecourrierdusud.ca/video-une-nouvelle-coalition-demande-un-moratoire-sur-le-developpement-de-laeroport/>

<https://www.versants.com/laeroport-montreal-saint-hubert-veut-prendre-son-envol/>

<https://www.fm1033.ca/le-developpement-de-laeroport-de-saint-hubert-nuit-a-la-sante-selon-des-organismes/>

<https://www.fm1033.ca/accident-davion-a-laeroport-de-saint-hubert/>

<https://www.fm1033.ca/dash-l-sera-absent-de-la-consultation-publique-sur-laeroport-de-saint-hubert/>

<https://www.lecourrierdusud.ca/aeroport-montreal-saint-hubert-un-appui-au-plan-de-developpement-mais/>

<https://www.fm1033.ca/tension-entre-des-entrepreneurs-et-dash-l/>

## Sites Internet

[https://www.maq-qam.ca/index\\_FR.php](https://www.maq-qam.ca/index_FR.php)

<https://investir.longueuil.quebec/fr/zone-aeroportuaire>

**ANNEXES**

# Annexe A

## Photos des tableaux de priorisation

# Priorisation - Enjeux et solutions

1

## Nuisances sonores

## Retombées économiques

## Environnement, santé et sécurité publique

## Relation avec le milieu

**1A Niveaux sonores**  
 Niveau sonore...  
 1B Bruit, écoles de pilotage  
 1C Bruit la nuit

**2A Augmentation du trafic aérien**  
 2B Bruit, respect des normes  
 2C Bruit, respect des résidences

**SA Bruit, propriétaires et plaignants**  
 Respect pour les riverains, sup  
 Solutions:  
 - Transparence avec les riverains  
 - Trafic aérien  
 - Impact (niveau sonore)  
 - "Jours d'absence" avec Montréal  
 Solutions:  
 - Signaux + Contrôle de l'interlocution  
 - Courir-Rou (et respect de colonnes)  
 AAAAA

**1 Effets du bruit sur la santé**  
**2 Pollution de l'air**  
**3 Manque de données**

**1 Accessibilité à l'aéroport**  
**2 Baisse de la valeur du marché immobilier**  
**3 Voies internationales**

**1 Méconnaissance du cadre légal**  
**2 L'ÉROPORT PAS UN JOUJOU MAIS UNE PIERRE**  
**3 MORATOIRE et RÉFÉRENDUM**

**1 Impacts faune et flore**  
**2 Congestion routière et sécurité publique**  
**3 Relation avec le milieu**

**1 Manque de communications**  
**2 Manque d'informations sur le projet**

**1 DASH-L - Mieux connaître les enjeux**  
**2 DASH-L - Éclaircir les enjeux**  
**3 DASH-L - Évaluer les impacts**

1 - Enjeux e... Carte Longueuil... En 2022, on est pas un projet, c'est une réalité économique et environnementale.

2

# Priorité - Enjeux et solutions

## Relation avec le milieu

## Environnement, santé et sécurité publique

## Retombées économiques

comment cela peut aller mieux, surtout dans l'Etat

achats ou ces populations ?  
- pollution sonore  
- pollution atmosphérique

① Déterminer les valeurs (qualité) respectées  
② Le faire évoluer  
③ if possible un plan de développement

CONDOMINIUMS sans limites  
Augmentation du trafic aérien

FUTUR  
EVALUER  
CE QUI SERAIT VISIBLE  
QUEST ON EN ACCÉPTE ?

ACTUEL

Niveaux sonores

Bruit, propriétaires et plaisanciers

Bruit, normes

Bruit, écoles de pilotage

Bruit, respect des résidences

Bruit, la nuit

Méconnaissance du cadre légal

Assurer la conformité des résidences

système de plaintes qui permet d'avoir une réponse

ou à un pouvoir décisionnel (influence)









# Priorisation

# Enjeux et solutions

6

## Nuisances sonores

**Bruit, respect des résidences**

**Bruit la nuit**

**Bruit, normes**

**Augmentation du trafic aérien**

**Bruit, écoles de pilotage**

**Bruit, propriétaires et plaisanciers**

*Handwritten note: Développement*

## Retombées économiques

**Boisse de la valeur du marché immobilier**

## Environnement, santé et sécurité publique

**URGENCE CLIMATIQUE (Pollution de l'air)**

**Impacts faune et flore**

**Effets du bruit sur la santé**

**Congestion routière et sécurité publique**

*Handwritten notes:*  
 EN FONCTION DES TABLES DE REDUCTION DES GES FIXES PAR LES GOUVERNEMENTS (E-46 D'ICI 2050), LE SEUL PROJET DE DEVELOPPEMENT EST UNE REDUCTION DE 6% DE CO2 (ARECO PART 1, A COMPTER DE 2025)  
 Etude Impact environnemental  
 Maintenir le Mouvement sur les Vies bretonnes - Tommeux à Brevet  
 Respect du projet  
 Conserver les activités actuelles

## Relation avec le milieu

**Manque de communications**

**Manque d'informations sur le projet**

**Relation avec le milieu**

**Méconnaissance du cadre légal**

*Handwritten note:* - Consultation publique

# Priorisation – Enjeux et solutions

7

Nuisances sonores



Retombées économiques



Environnement, santé et sécurité publique



Relation avec le milieu



**ENLU**  
Création d'emplois

Le développement de nouvelles zones d'activités industrielles et commerciales peut générer de nouveaux emplois. Cependant, il est important de s'assurer que ces emplois sont de qualité et offrent de bonnes conditions de travail.

**ENLU**  
Accessibilité à l'aéroport

L'accessibilité à l'aéroport est un enjeu majeur pour les personnes à mobilité réduite. Il est important de s'assurer que les infrastructures sont adaptées et que les services sont de qualité.

**ENLU**  
Vois internationaux

Les vols internationaux peuvent générer des nuisances sonores et des impacts environnementaux. Il est important de s'assurer que les infrastructures sont adaptées et que les services sont de qualité.

**ENLU**  
Zone d'innovation aérospatiale

Le développement de zones d'innovation aérospatiale peut générer de nouveaux emplois et de nouvelles activités. Cependant, il est important de s'assurer que ces zones sont bien intégrées dans le tissu urbain et qu'elles offrent de bonnes conditions de travail.

**ENLU**  
Développement de la zone industrielle

Le développement de la zone industrielle peut générer de nouveaux emplois et de nouvelles activités. Cependant, il est important de s'assurer que ces zones sont bien intégrées dans le tissu urbain et qu'elles offrent de bonnes conditions de travail.

**ENLU**  
Mise en valeur histoire de l'aéroport

La mise en valeur de l'histoire de l'aéroport peut être un atout pour le développement local. Il est important de s'assurer que ces projets sont bien intégrés dans le tissu urbain et qu'ils offrent de bonnes conditions de travail.

**ENLU**  
Effets du bruit sur la santé

Le bruit peut avoir des effets néfastes sur la santé, notamment en ce qui concerne le sommeil et la santé mentale. Il est important de s'assurer que les infrastructures sont adaptées et que les services sont de qualité.

**ENLU**  
Pollution de l'air

La pollution de l'air peut avoir des effets néfastes sur la santé et l'environnement. Il est important de s'assurer que les infrastructures sont adaptées et que les services sont de qualité.

**ENLU**  
Congestion routière et sécurité publique

La congestion routière peut avoir des effets néfastes sur la sécurité publique et l'environnement. Il est important de s'assurer que les infrastructures sont adaptées et que les services sont de qualité.

**ENLU**  
Pollution de l'air

La pollution de l'air peut avoir des effets néfastes sur la santé et l'environnement. Il est important de s'assurer que les infrastructures sont adaptées et que les services sont de qualité.

**ENLU**  
Manque de données

Le manque de données peut être un obstacle au développement durable. Il est important de s'assurer que les infrastructures sont adaptées et que les services sont de qualité.

**ENLU**  
Impacts faune et flore

Les impacts sur la faune et la flore peuvent être néfastes pour l'environnement. Il est important de s'assurer que les infrastructures sont adaptées et que les services sont de qualité.

**ENLU**  
Manque de données

Le manque de données peut être un obstacle au développement durable. Il est important de s'assurer que les infrastructures sont adaptées et que les services sont de qualité.

**ENLU**  
Congestion routière et sécurité publique

La congestion routière peut avoir des effets néfastes sur la sécurité publique et l'environnement. Il est important de s'assurer que les infrastructures sont adaptées et que les services sont de qualité.

**ENLU**  
Impacts faune et flore

Les impacts sur la faune et la flore peuvent être néfastes pour l'environnement. Il est important de s'assurer que les infrastructures sont adaptées et que les services sont de qualité.

**ENLU**  
Manque de communications

Le manque de communications peut être un obstacle au développement durable. Il est important de s'assurer que les infrastructures sont adaptées et que les services sont de qualité.

**ENLU**  
Relation avec le milieu

La relation avec le milieu peut être un enjeu majeur pour le développement durable. Il est important de s'assurer que les infrastructures sont adaptées et que les services sont de qualité.

**ENLU**  
Manque d'informations sur le projet

Le manque d'informations sur le projet peut être un obstacle au développement durable. Il est important de s'assurer que les infrastructures sont adaptées et que les services sont de qualité.

*Éprouvance de l'impact*

**ENLU**  
Méconnaissance du cadre légal

La méconnaissance du cadre légal peut être un obstacle au développement durable. Il est important de s'assurer que les infrastructures sont adaptées et que les services sont de qualité.

*Enjeu : l'absence de données et de données précises est un problème majeur et peut être résolu.*

*Solution : l'absence de données et de données précises peut être résolue avec un budget adéquat et des données précises.*

*Solution : l'absence de données et de données précises peut être résolue avec un budget adéquat et des données précises.*

*Solution : l'absence de données et de données précises peut être résolue avec un budget adéquat et des données précises.*

# Priorisation - Enjeux et solutions

8

## Nuisances sonores



Technologies =  
Moins pas une  
fn

Solution (doux)  
Subvention pour  
isoler les maisons  
ou appartements?

Bruit, écoles de  
pilotage

Bruit, respect des  
résidences

## Retombées économiques



Solution  
Conserver la  
vacation  
de  
formation  
recherche  
développement  
← ENVA

Zone d'innovation  
aérospatiale  
- innovation des  
- nouveaux -

PUBLIÉE  
ÉTUDES D'AUTRES  
AÉROPORTS  
CANADIENS

Dir. R&D  
Blaugique  
mettre en  
place

## Environnement, santé et sécurité publique



Effets du bruit  
sur la santé

Pollution de l'air  
Demande le complexe  
des ces canalis.  
démarche, un plus, décision  
et etc.

TRAJIN  
Développer  
transport  
terrestre

Impacts  
fourme et fiore

congestion routière  
et sécurité publique

## Environnement



Solution  
Alliance des  
divers (moyens,  
depuis, réseaux)  
pour démonter le  
manque d'adaptabilité  
sociale

Manque de  
fondées

Solution  
Mobilisation  
citoyenne large  
pour exiger de  
la redevabilité  
le système national,  
secteur des commu.

Changer réglementaire  
et inscrire la  
plus dans le développement

## Milieu



Solution  
resserrer la  
réglementation  
de dédale et  
provinciale  
(ex. Recouvrement moins de  
postulons)

Manque de  
communications

Changer réglementaire  
et inscrire la  
plus dans le développement



# Priorisation - Enjeux et solutions

10

## Nuisances sonores



## Retombées économiques



## Environnement santé et sécurité publique

## Relation avec le milieu



**Bruit, normes**  
 - 150 dB  
 - 150 dB  
 - 150 dB

**Bruit, propriétaires et plaisanciers**  
 - 150 dB  
 - 150 dB  
 - 150 dB

**Boisse de la valeur du marché immobilier**  
 - 150 dB  
 - 150 dB  
 - 150 dB

**Accessibilité à l'aéroport**  
 - 150 dB  
 - 150 dB  
 - 150 dB

avant que les élèves  
 soient installés dans les  
 écoles offertes  
 - 150 dB  
 - 150 dB  
 - 150 dB

voilà les élèves  
 par le pas de la  
 - 150 dB  
 - 150 dB  
 - 150 dB

Augmentation du  
 trafic aérien  
 - 150 dB  
 - 150 dB  
 - 150 dB

Changement de  
 - 150 dB  
 - 150 dB  
 - 150 dB

**Bruit la nuit**  
 - 150 dB  
 - 150 dB  
 - 150 dB

**Niveaux sonores**  
 - 150 dB  
 - 150 dB  
 - 150 dB

**Vois internationaux**  
 - 150 dB  
 - 150 dB  
 - 150 dB

**Developpement de la zone industrielle**  
 - 150 dB  
 - 150 dB  
 - 150 dB

**Manque de données**  
 - 150 dB  
 - 150 dB  
 - 150 dB

**Impacts faune et flore**  
 - 150 dB  
 - 150 dB  
 - 150 dB

**Congestion routière et sécurité publique**  
 - 150 dB  
 - 150 dB  
 - 150 dB

**Effets du bruit sur la santé**  
 - 150 dB  
 - 150 dB  
 - 150 dB

**Pollution de l'air**  
 - 150 dB  
 - 150 dB  
 - 150 dB

**Manque Informations sur le projet**  
 - 150 dB  
 - 150 dB  
 - 150 dB

**Manque de communications**  
 - 150 dB  
 - 150 dB  
 - 150 dB

**Manque de la part de l'Etat**  
 - 150 dB  
 - 150 dB  
 - 150 dB

# Priorisation – Enjeux et solutions

Nuisances sonores



11

Nuisances sonores



Retombées économiques



Environnement, santé et sécurité publique



Relation avec le milieu



**Bruit-écoles de piétons**  
 Les nuisances sonores des piétons sont souvent négligées. Elles peuvent être réduites par des mesures telles que des passages piétons protégés, des trottoirs élargis, etc.

**Augmentation du trafic aérien**  
 L'augmentation du trafic aérien entraîne des nuisances sonores importantes pour les populations riveraines. Des mesures de réduction de la vitesse de vol et des procédures de descente plus silencieuses peuvent être mises en œuvre.

**Niveaux sonores**  
 Les niveaux sonores élevés ont des impacts négatifs sur la santé et le bien-être. Des mesures de réduction des nuisances sonores peuvent être mises en œuvre, telles que des écrans acoustiques, des revêtements de sol absorbants, etc.

**Bruit propriétaires et bailanciers**  
 Les nuisances sonores peuvent affecter les propriétaires et les bailanciers. Des mesures de réduction des nuisances sonores peuvent être mises en œuvre, telles que des écrans acoustiques, des revêtements de sol absorbants, etc.

**Bruit-voitures (véhicules)**  
 Les nuisances sonores des véhicules sont une source majeure de pollution sonore. Des mesures de réduction des nuisances sonores peuvent être mises en œuvre, telles que des pneus silencieux, des moteurs plus silencieux, etc.

**Nuisances sonores**  
 Les nuisances sonores peuvent avoir des impacts négatifs sur la santé et le bien-être. Des mesures de réduction des nuisances sonores peuvent être mises en œuvre, telles que des écrans acoustiques, des revêtements de sol absorbants, etc.

**Bruit-voitures (véhicules)**  
 Les nuisances sonores des véhicules sont une source majeure de pollution sonore. Des mesures de réduction des nuisances sonores peuvent être mises en œuvre, telles que des pneus silencieux, des moteurs plus silencieux, etc.

**Bruit-voitures (véhicules)**  
 Les nuisances sonores des véhicules sont une source majeure de pollution sonore. Des mesures de réduction des nuisances sonores peuvent être mises en œuvre, telles que des pneus silencieux, des moteurs plus silencieux, etc.

**Développement de la zone industrielle**  
 Le développement de la zone industrielle peut entraîner des nuisances sonores importantes. Des mesures de réduction des nuisances sonores peuvent être mises en œuvre, telles que des écrans acoustiques, des revêtements de sol absorbants, etc.

**Développement**  
 Il y a un lien entre le développement et les nuisances sonores. Des mesures de réduction des nuisances sonores peuvent être mises en œuvre, telles que des écrans acoustiques, des revêtements de sol absorbants, etc.

**Manque de données**  
 Le manque de données peut entraver l'évaluation des nuisances sonores. Des mesures de réduction des nuisances sonores peuvent être mises en œuvre, telles que des écrans acoustiques, des revêtements de sol absorbants, etc.

**Effets du bruit sur la santé**  
 Le bruit peut avoir des effets négatifs sur la santé, tels que des troubles du sommeil, des problèmes de concentration, etc. Des mesures de réduction des nuisances sonores peuvent être mises en œuvre, telles que des écrans acoustiques, des revêtements de sol absorbants, etc.

**Pollution de l'air**  
 La pollution de l'air et le bruit sont souvent liés. Des mesures de réduction des nuisances sonores peuvent être mises en œuvre, telles que des écrans acoustiques, des revêtements de sol absorbants, etc.

**Impacts faune et flore**  
 Le bruit peut avoir des impacts négatifs sur la faune et la flore. Des mesures de réduction des nuisances sonores peuvent être mises en œuvre, telles que des écrans acoustiques, des revêtements de sol absorbants, etc.

**Pollution de l'air**  
 La pollution de l'air est une source majeure de nuisances sonores. Des mesures de réduction des nuisances sonores peuvent être mises en œuvre, telles que des écrans acoustiques, des revêtements de sol absorbants, etc.

# Annexe B

## Photos des commentaires individuels

## Sécurité

- Augmentation de la criminalité
- trafic de drogues
- aucune sécurité

Il faut encourager les élus municipaux à se préoccuper davantage de cet enjeu important.

Malheureusement, bien peu d'élus ont fait la promotion de cette consultation.

La problématique de pollution (sonde et environnementale) et de sécurité ne se limite pas au pourtour de l'aéroport. Les impacts touchent fondamentalement St-Bruno, et autres municipalités.

Petit avion  
gros avions  
hélicoptère  
essai moteur

Les citoyens à des km de l'aéroport en ont assez.

Pour le sondage qui sera fait, il faut qu'il soit fait surtout auprès des citoyens des secteurs les plus touchés par la problématique. nous ne sommes pas tous égaux devant le bruit et nous ne pouvons pas tous nous en développer.

Si DASHL avait un bon plan, il devrait être présent aux consultations.

→ mieux communiquer ils doivent présenter les impacts et les moyens de mitiger/réduire des impacts

Il faudrait que les autres députés fédéraux participent. Je propose une rencontre avec quelques intervenants et les députés après le rapport des commissaires

Moratoire : collecter davantage de données  
Dialogue entre DASHL et population/municipalités

Réduire le nombre de vols des écoles de pilotage.

Gestion des plaintes ~~à~~ à réviser.

Plan DASHL : augmentation importante des vols →  
→ bruit  
→ pollution  
→ Risques  
→ sécurité  
→ trafic au 1180

laisser un message lors des confirmation de participation

Structure légale de DASHL promue d'opacité

↳ entreprise publique ou entreprise coopérative

Rédaction de comptes

Respecter les règles environnementales existantes : règles de vols.

Taux de taxes fiscalité →  
↳ mise en place de transpor. enxe.  
pour éviter nos \$ de taxes vers

retombées économiques  
↳ taxes sur la pollution  
↳ pertes d'emploi.  
↳ taxes sur impacts vacante

↳ Aeroclimate doit obtenir un permis des autres instances publiques

- municipale,
- provinciale,

↳ trafic aérien doit être réduit aux besoins essentiels, qui est viable pour les citoyens, la faune et l'environnement. Avant tout développement, régler la problématique actuelle.

Il n'y a aucune accessibilité sociale pour ce projet d'une autre époque. À qui profite ce projet dans notre contexte économique et environnemental? Pas aux citoyens.

merci ton re  
référendum

ORGANIGRAMME  
DASH - L. TT  
être régi par les règles fédérales +  
SE RAPPORTER

Viabilité du plan :

- concurrence Plattsburg
- Prendre Mirabel en exemple pour son échec.
- Détails financiers et études de marché?
- Taxes carbone : qui va payer?
- Fonds publics? ex réseau
- Développement sur les terres agricoles, richesse de la Saint-Éric
- Transport collectif va mais amener rapidement à Dorval

Ouverture de DASH-L aux élus en plus de ceux actuellement en représentation.

densification du territoire devient impossible à cause des servitudes de hauteur

- bruit = moins de dev. de la base fiscale.
- moins de densification pour base fiscale

manque de données

- environnement (son)
- Santé
- qualité de vie

- Projet avec exclusivement des nouvelles technologies.

~~Et~~

- Créneau d'innovation
- surtout pas faire de combs

La présentation au ministre du Transport devrait se faire avec la présence de 2 à 3 citoyens parmi ceux et celles qui ont participé aujourd'hui

Conserver la vocation première de cet aéroport. Garder un genre de la formation, refuser les transports vers le sud...

Étant donné l'impact sur les futures générations, le plan devrait être présenté, par DASH-L, dans les écoles, CEGEP de la région.

Les gouvernements devraient donner un mandat aux directions de santé publique pour faire des recherches sur les impacts sur la santé du trafic aérien

pollution sonore  
" atmosphérique

\* Un autre sujet =

Combien d'Ukrainien a-t-on accueilli à date ?

(j'ai hâte de notre Pentur administrative fédérale)

Polo de P&T

Aéronautique du Québec  
et région

- Favoriser le regroupement des citoyens pour la suite.
- On a besoin de savoir qui est impliqué dans notre ville: concerné Action facilitée

Catherine Pétantani  
Boucherville.

LA SOLUTION  
C'EST LE REJET DU PROJET  
À L'AÉROPORT DE ST-HUBERT.  
NON À L'INCREMENTATION DES  
VOLS.

d'Agence de changer  
la réglementation concernant  
le transport aérien : émissions  
polluantes, bruit, altitude,  
Circulation (convidens).

La consultation des jeunes  
35 ans et moins  
devrait être faite pour  
un projet aussi important  
ça nous concerne ! - signé une jeune de  
25 ans ☺

L'limite la densification  
des développements immobiliers  
dû aux différentes servitudes  
exigées par le zonage aéroportuaire.  
Cela implique un manque  
de taxes foncières et va à l'encontre  
de l'adaptation aux changements  
climatiques.

Développement économique  
Réfléchir à l'idée de fermer l'aéroport  
et utiliser les terrains pour du développement  
immobilier avec une vision d'avenir  
→ tournée vers l'avenir !  
développement intégré !

Mirabel =  
J'eme souviens.

CHANGER DE  
GESTIONNAIRE

une demande:  
convoyer les citoyens  
pour que nous puissions  
voter pour ou contre les  
propositions de DASH-L  
MERCI

Jean Gonlet  
450-656-4932

gel  
Concrètement  
émissions  
altitude,  
).

- Changement souhaité  
de gestionnaire.

- Grand manque de leadership.
- Depuis 2004 se met à dos la population
- Aucun lien de confiance

Un autre sujet

Panneau et logement

Que peut faire le gouvernement  
fédéral

Plan de DASH-L VS plan  
environnemental de Longueuil?

Base altitude : pollution gaz

Sécurité : où atterrir en cas  
d'urgence  
à lacher le carburant  
en cas d'urgence?

Industrie aéronautique =  
Mettre l'accent sur le  
développement technologique  
avec l'ENA, avec partenaires  
privés (ex Airbus, Air Liquide)  
= aéroport = Centre de recherche

ification  
s immobiliers  
servitudes  
nage aéroport-  
lique un marque  
vo à l'écoute  
changements  
climatiques.

Coherence du plan d'urbanisation  
= densification, constructions  
proches de l'aéroport  
VS plan de développement  
de DASH-L.

Publiciser auprès de la  
population de Longueuil et  
des environs ~~concernés~~ du plan  
DASH-L et des enjeux sociaux

Gains économiques : ?  
- besoin réels  
- santé mentale et physique ?  
- payés par les québécois.

- Faire un musée avec un très  
grand parc
- Valoriser les femmes en aviation  
→ l'histoire

ENS.

oyens  
sions  
re les  
DASH-L

ean Goulet  
50-656-4932

tel que proposé par  
DASH-L. IL ne  
faut pas nous  
oublier.

28/05/2023

Je suis arrivé à  
St Hubert en 1949 et  
il y avait du F150 et  
nous s'avons qu'il y avait  
un aéroport. Donc je suis  
pour l'ouverture de l'aéroport

Merci de m'avoir  
permis de me prononcer  
Citoyen de St Hubert  
33450384. Prudentmou

Organiser des  
séances de consultation  
avec l'ensemble des  
quartiers de Longueuil.  
Coordination avec d'autres  
élus locaux.  
Précéder à des votes de  
la population.

Retombées  
de plomb dans  
les champs  
agricoles !  
(à même clôture  
de l'aéroport)

Police de l'air  
pour faire respecter

→  
Respect du  
couver feu.  
→

La gouvernance  
de DASH-L doit  
être révisée.  
Le fédéral et la  
ville doivent y  
avoir une place  
importante. Et,  
il devrait y avoir  
2 représentants de  
citoyens.

Audit des DASH-L  
comme l'entreprise  
↳ enjeux de  
gouvernance.  
↳ clarification  
des processus  
de plaintes = résolution  
↳ clarification  
des responsabilités  
(NAV-CAN)

Retombées  
économiques.  
↳ vers  
aéronautique  
carbo neutre  
non polluante  
solutions innovateur  
Le plan répète des  
idées d'il y a  
50 ans! On a

Idee  
ou un journaliste  
Inviter le politicien  
une semaine de recherche  
à côté de l'aéroport  
4962 dans  
on a déjà un espace

qu'ils vivent là pendant  
une semaine

Comité <sup>public</sup> sur  
plaintes

exemple au  
jeunes sur envi.



• groupe de  
recherche sur  
impacts  
- environnement  
- social  
- santé  
- économique  
(avec permanence)

l'air  
rester

- Le processus de plainte est actuellement non fonctionnel et non représentatif.

- Aucune restitution de compte sur le bruit

- Manque flagrant de transparence.

Propriétaires = citoyens municipalité

Referendum, discussions pour parler entre citoyens  
DASH-2, gov. prov., fed. municipal.

Pollution : cie Low-Cost = usage de vieux avions.

Il devrait y avoir des consultations citoyennes de ce genre régulièrement sur divers enjeux -

u.

Émissions de plomb

étude

Peu d'études sur la santé des humains, l'impact négatif.

La pollution atmosphérique est très documentée mais pas l'aspect santé.

△ Alerte sur les répercussions sur la santé.

△ Penser à consulter la population à St-Brome. Les impacts sont souvent majeurs également.

que  
être  
luante  
vateurs  
te des  
a  
na

Pollution lumineuse, environnementale, impact négatif sur les animaux.

- Un sondage aurait été super!

Ça ne sera plus 1 quartier résidentiel mais industriel.

Faire passer l'humain avant l'économie

envi.  
=>

sur  
remett

ique  
ance

# Annexe C

## Tableau de relevé des discussions

# DIAGNOSTIC ET PERCEPTIONS

## Légende

57 cartons blancs déposés dans la boîte à commentaires (BC)

3 notes préparées d'avance par des participants déposés dans la boîte à commentaires (BC)

12 tableaux de priorisation individuels annotés (TPI)

11 tableaux de priorisation collectifs (TP-X)



## NUISANCES SONORES

Pollution sonore	Déjà non vivable	TPI
	L'impact du bruit sur la santé n'est plus à démontrer. Pour l'OMS, la pollution sonore est la 2 <sup>e</sup> pollution la plus importante après la pollution de l'air	TPI
	Copie d'une réponse du ministre des Transports remise par un participant, l'honorable Marc Garneau : « NAV CANADA a le mandat d'établir les routes actuelles et les procédures des points d'entrées et de sorties pour les appareils évoluant selon les règles de vol à vue (VFR) à partir de l'aéroport de Saint-Hubert. La gestion du bruit est une question complexe que les administrations aéroportuaires et les collectivités doivent gérer tout en veillant à ne pas compromettre la sécurité aérienne. Ainsi, les aérodromes sont des acteurs importants en ce qui a trait à cet enjeu. Le rôle de Transports Canada est celui de régulateur. Les aéroports et NAV CANADA sont responsables des activités quotidiennes à l'échelle locale.	BC
	Il n'y a pas une réelle reconnaissance de la part de DASH-L (et les entreprises de l'aéroport) du problème de pollution sonore	BC
	Extrait mémoire de l'entreprise Collège Air Richelieu : « Certes, réglementer et corriger les problèmes relatifs au bruit d'un aéroport est un défi parce que le bruit est principalement une question de perception individuelle : ce qui est considéré comme dérangeant pour une personne peut ne pas du tout l'être pour une autre »	BC
	Vol à rabais : avion 2 <sup>e</sup> génération, plus polluante et demande plus d'entretien, plus coûteux et plus de bruit	TP-4
	Vols internationaux : non désirés à Saint-Hubert. Avions utilisés sont vieux et bruyants	TP-10
	Augmentation du trafic aérien : croissance sans limites	TP-2
	Comment cela peut-il aller mieux quand l'état actuel est déjà un problème	TP-2
	Hélicoptères passent suffisamment bas que les fenêtres vibrent	TP-1
	Respect des riverains svp	TP-1
	Normes et règles	Absence de normes reliées au bruit
Non-respect du couvre-feu		TPI
Règle de 1000 pieds non surveillée		TPI
Revoir heures de circulation et arrêter les vols de nuit ne fait que diffuser le problème : le même volume de trafic aérien sera réparti de 0 am à 5 pm. Ce ne sera pas viable. Déjà, le volume du trafic aérien n'est pas viable. Comment peut-on penser en ajouter davantage ?		TPI



Retombées économiques incertaines	Viabilité du plan de DASH-L : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Concurrence Platsburg</li> <li>- Prendre Mirabel en exemple pour son échec</li> <li>- Développement sur des terres agricoles, richesse de la Montérégie</li> <li>- Transport collectif va nous amener rapidement à Dorval</li> </ul>	BC
	Exemple d'échec économique avec l'aéroport de Mirabel : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Crise de OPEP</li> <li>- Concurrence les gens ont préféré l'aéroport de Toronto</li> <li>- Accessibilité</li> </ul>	TP-4
	Mirabel = je me souviens	BC
	Il n'y a aucune accessibilité sociale pour ce projet d'une autre époque. À qui profite ce projet dans notre contexte économique et environnemental ? Pas aux citoyens	BC
	5000 emplois à combler en contexte de pénurie de main d'œuvre : un impact à prouver	TP-9
	Plan de développement : échec annoncé, car basé sur les vols à bas coûts. Plusieurs exemples d'échec en Europe (concurrence accrue)	TPI
	Modèle low cost : 4 compagnies ont fait faillite en Europe	
	Concurrence très forte dans le domaine. Concurrence très forte avec d'autres aéroports. Beaucoup de compagnies low cost conduiront à des faillites comme en Europe	TPI TP-4
	Taxes internationales, augmentation du coût du carburant, taxes carbone, guerre de prix	TPI
	Viabilité économique très questionable en raison de l'augmentation du prix des matières premières, des futures taxes carbone et des traités internationaux demandant une réduction des GES	TPI
	Prix de l'essence augmentant, les vols à rabais seront plus chers et donc moins accessibles et populaires. Mauvaises retombées économiques	TP-9
	Augmentation du coût de l'essence, augmentation de la taxe carbone	TPI
	Problème majeur de l'augmentation du prix des matières premières, des futures taxes carbone et des traités internationaux demandant une réduction des GES.	TP-4
	Vols internationaux : ADM n'a pas l'intention de laisser son droit d'exclusivité	TPI
	La vision actuelle de DASH-L de son projet est irréaliste parce qu'elle ne tient compte que des bénéfices et très peu des obstacles tel que par exemple de la concurrence de l'aéroport Trudeau et de l'aéroport de Québec qui ne laisseront très certainement pas une part de leur marché leur échapper au profit de Saint-Hubert. Comme le soulignait le mémoire d'ADM : « permettre la dilution de vols de YUL vers YHU ne rend service à personne. Plutôt que de déployer des énergies à ceci, il faut se demander ce que l'on souhaite léguer à la collectivité de demain et comment on sera en mesure de lui assurer un avenir qui combinerait une réussite économique et une empreinte écologique limitée »	BC
Projet Notre-Dame en France (low cost). Taxes E-U va rester un avantage comparatif. Taxes du carbone augmente. Aéroport Montréal	TP-4	

	a des droits exclusifs. Hamilton (échec). Compagnies low cost on fait échec en Europe (4 compagnies avant la pandémie)	
	Emplois pas de qualité avec compagnies low cost : incompatible	TP-4
	Inacceptable : déjà pas rentable	TP-3
	REM : nécessité d'un aéroport secondaire moins pertinente	TP-9
	Vols internationaux : acceptabilité sociale à démontrer	TP-9
	Va profiter seulement à l'aéroport et aux transporteurs	TP-1
	Vols internationaux : incroyable... (aberration), un éléphant blanc annoncé, la planète crie !	TP-1
Coûts cachés	Retombées économiques : impacts négatifs sur la santé	TPI
	Augmentation des frais de santé, de l'absentéisme au travail, des pertes d'emplois, de productivité : coûts sur la santé ne sont pas considérés dans l'analyse économique	TP-3
	Coûts pour les villes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Limite le développement immobilier et la densification</li> <li>- Impact sur les taxes foncières</li> <li>- Reconstruction de plusieurs voies de circulation, RTL = coûts très importants</li> <li>- Poste d'incendie</li> <li>- Infrastructures</li> </ul>	TPI TP-4
	Retombées économiques négatives pour les contribuables : on va nous demander de soutenir le développement des infrastructures de transport, police, services d'incendie	TP-9
	Accessibilité à l'aéroport : coûts seraient supportés par les taxes des citoyens pour améliorer le réseau	TP-10
	1 000 000 de passagers à 3 litres/100 km/passager = environ 100 000 000 litres de carburant/an. Nécessite construction de réservoirs, protection incendie, nombreux camions citernes, protection environnementale des fuites	TP-4
	Les vols internationaux pourraient amener une baisse de valeur de nos maisons	TP-10
	Développement empiète sur les terres agricoles	TPI
	Retombées économiques négatives en détruisant faune, flore + risque d'empiètement sur les terres agricoles VS notre autonomie alimentaire	TP-9
	Avions électriques sont encore à un stade de prototype	TPI
Réseau routier congestionné	Autoroute très congestionner autour de l'aéroport. Via boulevard Clairevue/A-30 : congestion continue	TP-4
	Congestion routière annoncée, déjà problématique. Augmentation de la consommation d'essence	TP-3
	Trafic autour de l'aéroport est déjà problématique et sera pire	TP-7
	Peu d'espace pour le développement d'infrastructures de transport	TP-9



Pollution	Basse altitude : pollution gaz	BC
	La problématique de la pollution (santé et environnementale) et de sécurité ne se limite pas au pourtour de l'aéroport. Les impacts touchent grandement Saint-Bruno et autres municipalités. Petits avions, gros avions, hélicoptères, essais moteur. Les citoyens à des kilomètres de l'aéroport en ont assez	BC
	Peu d'études sur la santé des humains, sur les impacts négatifs. La pollution atmosphérique est très documentée, mais pas l'aspect santé. Alerte sur les répercussions sur la santé	BC
	Pollution lumineuse, environnementale, impact négatif sur les animaux	BC
	Compagnie low cost : usage de vieux avions plus polluants	BC
	Pollution de l'air : augmentation des impacts sur la santé respiratoire	TP-10
	Augmentation pollution sur les terrains résidentiels et sur tout le territoire (impacts faune et flore)	TP-10
	Augmentation îlots de chaleur	TP-9
Santé	Il est absolument renversant de constater à quel point les propriétaires de cette entreprise sont insensibles et ignorants quant aux problèmes de santé physique et psychosociaux reliés à la pollution sonore (reconnues par l'OMS et par la direction de santé publique). En fait, ils rejettent le problème (la responsabilité) sur le dos des citoyens en leur indiquant qu'ils sont trop sensibles au bruit. Il s'agit d'une tactique fréquente de diversion. Le problème ce sont les émetteurs (les avions) par les citoyens	BC
	Stress, anxiété, insomnie, irritabilité, impatience, santé physique et mentale	TP-3
	Perte qualité de vie. Télétravail difficile	TP-3
	Retombées de plomb dans les champs agricoles, à même clôtures de l'aéroport	BC
	Émissions de plomb (petits avions) : dommages à la santé, ex. vols au-dessus des écoles. Métaux rares : voir livre de Guillaume Pitron <i>La guerre des métaux rares</i>	TP-1
Sécurité	Augmentation de la criminalité, trafic de drogues, aucune sécurité	BC
	Danger, vols au-dessus écoles et hôpitaux	TP-3
	Sécurité environnante : accidents déjà arrivés, ex. aux Promenades Saint-Bruno en 2017	TP-1
Développement pas durable	Plan de DASH-L versus Plan environnemental de Longueuil : incompatible	BC
	DASH-L a une projection de l'avenir dépassée qui ne tient pas compte des nouveaux défis climatiques	BC
	Urgence climatique, impact sur la biodiversité : c'est la priorité	TPI TP-6
	En 2022 : pas un projet cohérent avec la réalité économique et environnementale / faut tenir compte des impacts environnementaux	TP-1
	Vols à rabais, augmentation du trafic aérien : augmentation des GES = la planète crie, étouffe, alerte rouge	TP-1
	Philosophie économique, humanité plongée dans une crise climatique. Rappels du GIEC : le développement ne doit plus être illimité si l'on veut survivre.	TP-4
	Non considération du contexte climatique et de ce qu'il implique à tous et toutes	TPI



Information déficiente	Manque de données sur environnement, santé et qualité de vie	BC
	Rentabiliser ou bâtir des logements : manque de données de DASH-L	TP-4
	Pas de données sur les retombées économiques. 1 milliard, 5000 emplois : mais pénurie de main d'œuvre	TPI
	Manque de données économiques	TP-9
	Manque de données pour vérifier	TPI
Gouvernance	DASH-L pas de transparence. Incompétence depuis le début. Perte de confiance. Hauteurs de vols non respectées : aucun respect du milieu de vie des citoyens	TP-1
	No companies want to be told how to conduct their businesses. The companies will continue as they wish until they are forced to change (minimum wages, polluting environment, safety, security...). When they cry bankruptcy they will all either change their models or new companies will modernize and prosper. Commissions and studies are only as good as the enforcement, coercion? Entirements? As the mayor of St. Bruno mentioned, why is there no elected representation at DASH-L? The only ones benefiting from the pains inflicted on the population are the owners of the companies. They are not charities	BC
	Tenir leurs promesses pour améliorer situation existante déjà très difficile	TP-3
	Gouvernance : enjeu	TP-7
Reddition de compte abdiquée et plaintes	Aucune réédition de compte sur le bruit	BC
	DASH-L nous rappelle qu'il est régi par le fédéral et qu'il peut agir légalement sans notre consentement	TP-4
	Absence de contrôle sur les règlements, pas de reddition de compte, pas de police de l'air	TP-1
	Le processus de plaintes est actuellement non fonctionnel et non représentatif	BC
	Il y a un manque de respect de l'organisation envers les doléances (plaintes) des citoyens et manque total de communication	BC
	Aucun suivi des plaintes	TP-10
	L'aéroport pas un joyau dans notre qualité de vie, mais une pierre. Difficile de se plaindre à DASH-L, aucune suite	TP-1
Communications et manque de transparence	Manque flagrant de transparence	BC
	Manque de communication, de monitoring	TPI
	Manque de transparence de DASH-L, même selon Pascan	TP-4
	Manque de transparence. Menaces faites aux citoyens. Manque de communication. Plaintes non considérées. Citoyens purulents. Comment se fait-il que tous connaissent la Rainette, les cerfs mais aéroport on n'en parle pas	TP-3
	Sondage DASH-L discutables, non représentatif	TP-3
	Manque de respect de la part de l'administration de DASH-L envers les citoyens	TP-10
	DASH-L minimise les problèmes dont le bruit et l'harmonie avec la communauté	TP-1

AUTRES		
Planification urbaine d'ensemble	Densification du territoire devient impossible à cause des servitudes de hauteur. Bruit : moins de développement de la base fiscale et moins de densification pour augmentation de la base fiscale	BC
	Limite la densification des développements immobiliers dû aux différentes servitudes exigées par le zonage aéroportuaire. Cela implique un manque de taxes foncières et va à l'encontre de l'adaptation aux changements climatiques	BC
	Avec le plan de développement de DASH-L, augmentation importante des vols amenant une augmentation : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Du bruit</li> <li>- De la pollution</li> <li>- Des risques sécuritaires</li> <li>- Trafic automobile</li> </ul>	BC
Démarche de consultation	Malheureusement, bien peu d'élus ont fait la promotion de cette consultation	BC
	Un sondage aurait été super	BC
	Il devrait y avoir des consultations citoyennes de ce genre régulièrement, sur divers enjeux	BC
	Publicité déficiente pour la présente consultation, ex. lieux de consultation pas indiqués sur les dépliants, on peut toujours s'améliorer...	TP-1

# SOLUTIONS

NUISANCES SONORES		
Pollution sonore	Trafic aérien doit être réduit aux besoins essentiels, qui est viable pour les citoyens, la faune et l'environnement. Avant tout développement, régler la problématique actuelle	BC
	Avant tout développement de l'aéroport, DASH-L devra avoir réalisé les objectifs d'atténuation sonore	BC
	Inviter le politique et des journalistes une semaine directement à côté de l'aéroport pour constater	BC
	Transférer une partie du trafic vers Mirabel (ex. écoles de formation)	TP-1
	Déménager les écoles de pilotages (Dorval, Beloeil)	TPI
	Écoles de pilotage : restreindre les «touch and go» sur la piste 24L à des distances restreintes afin de permettre une hauteur adéquate des petits avions au-dessus des résidences. 1000 pieds et non 300 pieds	TP-7
	Réduire le nombre de vols des écoles de pilotage	BC
	Avoir un moratoire sur le nombre d'écoles et le nombre de vols	TP-10
	Bruit, écoles de pilotage : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Garder moratoire sur nombre écoles présentes</li> <li>- Moratoire sur nombre de vols en général</li> </ul>	TP-11
	Ajuster la hauteur de vol	TPI
	Revoir altitude, horaires, niveaux sonores	TP-2
	NAV Canada déplace les corridors aériens au-dessus de l'autoroute 30 au lieu des résidences	TP-1
	Urgence de changer la réglementation concernant le transport aérien : émission polluantes, bruit, altitude, circulation (corridors)	BC
	Hauteur des avions : au-dessus des maisons, augmenter les altitudes pour les cours	TP-3
	Interdiction vols de nuit	TP-5
	Appliquer un couvre-feu pour le bruit la nuit, notamment pour les propriétaires et plaisanciers (sauf urgence)	TP-10
	Couvre-feu (et respect de celui-ci)	TP-1
	Police de l'air pour faire respecter le couvre-feu	BC
	Refaire les études de 2010 sur l'impact de la pollution sonore et faire une étude d'impact de la pollution atmosphérique de l'aéroport de Saint-Hubert + étude d'impact sur l'environnement	TP-9
	Évaluations des mesures d'atténuation du bruit qui valident l'efficacité des interventions tel que recommandé par la direction de santé publique dans son mémoire. Plus spécifiquement, faire réaliser aux 5 ans des études de courbes isophoniques (cartes NEF) avant et après la mise en place de mesures d'atténuation du bruit et les rendre publiques	BC
	737-200 devrait être banni à Saint-Hubert	TP-10
	Suivi du jugement 2015 (silencieux) doit être fait par DASH-L : devrait avoir des silencieux pour toutes les écoles de pilotage	TP-10

	Changement de procédure de décollage pour effectuer un virage à gauche immédiat au-dessus de l'A-30 et du quartier industriel de Varennes pour éviter Saint-Bruno et Sainte-Julie	TP-10
	Bruit, respect des résidences : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Revoir les circuits pour utiliser voies aériennes au-dessus des champs, autoroute</li> <li>- Normes : abolir vols nocturnes sauf urgence (couvre-feu nuit)</li> <li>- Stations collecte de données</li> <li>- Rallonger mur 116</li> </ul>	TP-11
	Faire en sorte de respecter les seuils de niveau acceptable au bruit tel que défini par l'OMS	BC
	Établir des critères techniques par rapport aux types d'appareil en fonction à l'aéroport	TP-9
	Niveaux sonores : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre silencieux et hélices plus silencieux</li> <li>- Électrification des moteurs avec échancier</li> <li>- Mesurer les niveaux sonores et adapter en conséquence, trouver des solutions adéquates</li> <li>- Comité de suivi sur l'évolution des moteurs, silencieux, hélices composées des divers membres et représentants, dont citoyens et ville</li> <li>- Représentants-citoyens sur le conseil d'administration : donner pouvoir aux citoyens, DASH-L doit travailler avec ses voisins</li> </ul>	TP-11
	Installation systématique de silencieux et contrôle de l'installation	TP-1
	Pression sur les gouvernements pour qu'ils financent les réductions de bruit (technologie)	TP-8
	Resserrer la réglementation fédérale et provinciale (ex. Pearson mont moins de problème)	TP-8
	Changer la réglementation et inclure les élus dans le développement	TP-8
	Solution de dernier recours : subvention pour isoler les maisons ou appartements	TP-8
Plaintes	Comité public sur le traitement des plaintes	BC
	Le Comité consultatif sur le climat sonore (CCCS) devrait être composé de plus de représentants de la communauté et avoir un pouvoir de coercition. Autrement, comme plusieurs citoyens l'ont souligné dans leur mémoire, il ne se passera rien	BC
	Implanter un processus de collecte et de gestion des plaintes transparent et facilement accessible pour la population	BC
	Bruit, respect des résidences : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Suivi sérieux des plaintes</li> <li>- Ville, doivent soutenir leurs citoyens</li> <li>- Provincial et fédéral doivent soutenir les citoyens</li> <li>- Application pour identifier les activités aériennes pour faciliter le processus des plaintes</li> </ul>	TP-11
	Gestion des plaintes est à réviser	BC
	Chaque arrondissement devrait assurer un représentant sur le comité DASH-L (comité sonore)	TP-3
	Avoir système de plaintes qui donne des réponses	TP-2

Rejeter le projet	La solution, c'est le rejet du projet à l'aéroport de Saint-Hubert. Non à l'augmentation des vols	BC
	Remettre en question le projet global : projet incompatible avec le milieu urbain et le développement résidentiel. Expansion non désirée	TP-3
	Nuisances sonores : pas de développement	TP-6
	Pas de projet de développement : les solutions techniques ne sont pas là	TP-5
<b>IMPACTS ÉCONOMIQUES</b>		
Changer de modèle économique	Il faut changer notre économie pour tenir compte de l'urgence climatique, ou on attend que le climat s'en charge pour nous	TPI
	Simplicité volontaire au lieu de vols à rabais vers le sud : accepter froid l'hiver et chaleur l'été car c'est le Québec	TP-1
	Arrêter le développement puis réduire	TP-4
	Pas développer davantage, manque déjà des employés partout, favoriser transport ferroviaire, utiliser REM	TP-11
	Développer le transport terrestre (train)	TP-8
	Tenir compte que les gens d'affaires ont développé des façons virtuelles de communiquer ce qui produit un impact sur les déplacements (réduction)	TP-9
Faire un projet exemplaire, plus durable	Un projet avec exclusivement des nouvelles technologies, créneau d'innovation	BC
	Industrie aéronautique : mettre l'accent sur le développement technologique avec l'ENA, partenaires privés (Airbus, Air Liquide) pour que l'aéroport devienne un centre de recherche	BC
	Faire un pôle de recherche et développement : aéronautique du futur, électrique	BC
	Retombées économiques, vers aéronautique carbo neutre, non polluante. Soyons novateur, le plan répète des idées d'il y a 50 ans	BC
	Développer davantage le volet innovation	TP-4
	Apprendre des meilleures pratiques dans les autres aéroports	TP-3
	Faire du développement avec les entreprises à haute technologie ou autres	TP-10
	Pour l'avion électrique, carbo neutre, technologie respectueuse de l'environnement	TP-9
Retombées économiques incertaines et coûts cachés	Taxes sur la pollution, pertes d'emploi, taxes sur impacts santé	BC
	Avant tout développement, avoir réalisé une étude d'impact approfondie sur les avantages et désavantages (coûts/bénéfices) d'un tel développement	BC
	Ne pas octroyer de subventions, ex. les écoles existent grâce aux subventions	TP-3
Vocation	Évaluer ce qui serait viable, ce qui serait acceptable : déterminer les balises et les faire respecter. Faire un plan de développement	TP-2
	Conserver la vocation première de cet aéroport. Garder uniquement la formation, refuser les transporteurs vers le sud	BC
	Conserver la vocation de formation, recherche et développement (avion électrique)	TP-8

	Organiser une consultation pour établir les vocations acceptables de l'aéroport dans une perspective CMM + Mirabel qui n'est pas en zone urbaine	TP-9
	Faire un musée avec un très grand parc	BC
	Valoriser les femmes en aviation dans l'histoire	BC
	Économusée de l'aviation	TP-4
Fiscalité, valeur immobilière	Taux de taxes, fiscalité : mise en place de transparence pour suivre nos \$ de taxes	BC
	Bruit devrait être un élément indiqué dans la déclaration du vendeur, donc baisse de la valeur foncière et difficulté à trouver des acheteurs	TP-10
Rejet du projet	Réfléchir à l'idée de fermer l'aéroport et utiliser les terrains pour du développement immobilier avec une vision tournée vers l'avenir : développement intégré	BC
	Enjeux – urgence climatique : refuser le projet. Favoriser transports alternatifs (train, bus)	TPI
	Rejet du projet : conserver les activités actuelles	TP-6

## ENVIRONNEMENT, SANTÉ ET SÉCURITÉ PUBLIQUE



Développement durable	Éviter augmentation des GES	TP-11
	Exiger un rapport de carboneutralité pour le développement et la gestion actuelle de l'aéroport	TP-9
	Aéroport verT le futur et non pas verS le futur	TP-9
	En fonction des cibles de réduction des GES fixées par nos gouvernements (plus ou moins 40% d'ici 2030), le seul projet de développement est une réduction des GES de 6% par année à partir de 2023	TP-6
	Développement de silencieux et respectueux de l'environnement par des industries de haute technologie pour l'avion de demain	TP-1
	Renforcer l'éducation des jeunes, montrer l'exemple en trouvant des solutions pour développer des transports en commun fiable, respectueux de l'environnement, comme le train et éviter de développer l'aviation qui pollue bien plus (voir rapport du GIEC)	TP-8
	Demander le comptage des GES actuels, demander un plan d'action et suivi	TP-8
	Respecter les règles environnementales existantes	BC
Santé	Obtenir l'analyse des données par la santé publique / station de collecte de données. Produire un plan de recommandations. DASH-L doit travailler avec la santé publique	TP-11
Sécurité	Lutte contre la criminalité et augmenter la sécurité des personnes	TP-8
Étudier la situation	Les gouvernements devraient donner un mandat aux directions de santé publique pour faire des recherches sur les impacts du trafic aérien sur la santé, la pollution sonore et atmosphérique	BC
	Faire des études sur le niveau de pollution et l'impact sur la santé conjointement avec la Direction de Santé publique	TP-7
	Étude impact du plomb	TP-11
	Faire étude sur émission de plomb	BC
	Groupe de recherche sur les impacts environnementaux : environnement, social, santé, économique (avec permanence)	BC



Information déficiente	Avoir une présentation du projet	TPI
	Faire étude sur les valeurs immobilières	TPI
	Arriver avec un vrai plan de développement	TP-10
	Faire études sur trafic automobile et impact sur quartiers	TP-11
	Avoir étude impact environnemental	TP-6
	La planète s'invite à Longueuil : à consulter et lire les impacts / informer davantage le public	TP-8
	Intervention de la santé publique et de l'environnement devant le manque de données	TP-5
	Obtenir l'étude sur la valeur immobilière qui dit qu'il y aura une augmentation de la valeur ce qui n'est guère crédible	TP-4
	Publier études d'autres aéroports canadiens	TP-8
Reddition de compte abdiquée	En gouvernance de DASH-L, avoir une instance indépendante pour la reddition de compte au regard de l'impact des activités de l'aéroport sur la santé des citoyens	TP-9
	Assurer la conformité des règles	TP-2
Communiquer davantage	Publiciser auprès de la population de Longueuil et des environs le plan DASH-L et les enjeux sociaux	BC
	Si DASH-L avait un si bon plan de développement, il devrait être présent aux consultations, il doit mieux communiquer et présenter les impacts ainsi que les moyens de mitiger/réduire les impacts	BC
	Étant donné l'impact sur les futures générations, ce plan devrait être présenté par DASH-L dans les écoles Cégeps de la région	BC
	Plus de transparence de DASH-L	TP-10
	DASH-L doit être plus transparent et travailler étroitement avec la santé publique	TP-9
	Faire consultations publiques	TP-6
Gouvernance et gestion	Changement souhaité de gestionnaire. Grand manque de leadership. Depuis 2014, se met à dos la population. Aucun lien de confiance.	BC
	Revoir la structure légale de DASH-L (promu l'opacité) pour en faire une entreprise publique ou coopérative favorisant la reddition de comptes : citoyens propriétaires	BC
	Organigramme DASH-L à revoir : être régi par les règles fédérales et se rapporter davantage	BC
	La gouvernance de DASH-L doit être révisée. Le fédéral et la ville doivent y avoir une place importante. Et il devrait y avoir 2 représentants de citoyens	BC
	Changer de gestionnaire	BC
	Propriétaires = citoyens et municipalités	BC
	Aérodrome doit obtenir un permis des autres instances publiques : municipales et provinciales	BC
	Ouverture de DASH-L à parler aux élus	BC
	Changer la culture du déni de DASH-L, faire en sorte qu'il comprenne et accepte qu'il n'a pas de droit acquis de faire du bruit. Solution : modifier le conseil d'administration de DASH-L	BC
	Revoir la gouvernance de DASH-L et assurer une représentation adéquate de la municipalité et des citoyens	TP-9
	Gouvernance DASH-L : forme juridique, audit externe	TP-8

	Audit de DASH-L comme entreprise : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Enjeux de gouvernance</li> <li>- Clarification des processus de plaintes, résolution</li> <li>- Clarification des responsabilités</li> </ul>	BC
	Revoir la gouvernance : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faciliter pour formuler une plainte</li> <li>- Rendre des comptes</li> <li>- Inclure les municipalités</li> <li>- Respect des normes</li> <li>- Traitement des plaintes par un organisme externe</li> </ul>	TP-5
<b>AUTRES</b>		
Maintien aéroport	Je suis arrivé à Saint-Hubert en 1949 et nous savions qu'il y avait un aéroport. Donc je suis pour l'ouverture de l'aéroport. Merci de m'avoir permis de me prononcer (citoyen de Saint-Hubert)	BC
Planification urbaine d'ensemble	Cohérence du plan d'urbanisation = densification, constructions proches de l'aéroport VS plan de développement de DASH-L	BC
	Ne pas faire de condos	BC
	Ce ne sera plus un quartier résidentiel, mais industriel : faire passer l'humain avant l'économie	BC
	Maintenir le monopole des vols internationaux à Dorval	TP-6
Faire un moratoire	Pendant ce temps, collecter davantage de donner et assurer un dialogue entre DASH-L, la population et les municipalités	BC
	Moratoire	TP-4
	Faire moratoire environnemental	TP-8
	Pas d'acceptabilité sociale dans toute l'agglomération de Longueuil, 5 villes liées : demande un moratoire et un référendum	TP-1
Représentations politiques et suite de la démarche	La présentation au ministre du Transport devrait se faire avec la présence de 2 à 3 citoyen.nes parmi ceux et celles qui ont participé aujourd'hui	BC
	Il faut encourager les élus municipaux à se préoccuper davantage de cet enjeu important	BC
	Pour le sondage qui sera fait, il faut qu'il soit fait surtout auprès des citoyens des secteurs les plus touchés par la problématique. Nous ne sommes pas tous égaux devant le bruit et nous ne pouvons payer les frais d'un développement tel que proposé par DASH-L. Il ne faut pas nous oublier	BC
	Convoquer les citoyens pour que nous puissions voter pour ou contre les propositions de DASH-L	BC
	Laisser un message lors des confirmations de participation	BC
	Il faudrait que les autres députés fédéraux participent. Je propose une rencontre avec quelques intervenants et les députés après le dépôt du rapport des commissaires	BC
	Favoriser le regroupement de citoyens pour la suite : on a besoin de savoir qui est impliqué/concerné dans notre ville pour faciliter l'action	BC
	Organiser des séances de consultation avec l'ensemble des quartiers de Longueuil. Coordination avec d'autres élus locaux. Procéder à des votes de la population	BC
	Penser consulter la population de Saint-Bruno : les impacts sont/seront majeurs également	BC

	La consultation des jeunes de 35 ans et moins devrait être faite pour un projet aussi important, ça nous concerne	BC
	Référendum, discussions pour parler entre citoyens, DASH-L, gouvernement provincial et fédéral, municipalités	BC
	Villes : représentants auprès de DASH-L	TPI
	Impliquer nos députés fédéraux pour faire des représentations à la Chambre des communes car DASH-L a besoin pour aller de l'avant de : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Obtenir du financement du gouvernement fédéral pour les infrastructures</li> <li>- Changer de réglementation pour accueillir les vols low cost</li> </ul>	TPI
	À stopper par le politique	TP-3
	Création d'un comité pour améliorer la communication avec le fédéral, le municipal et DASH-L	TP-7
	Alliance des élus (maire, députés fédéraux) pour dénoncer le manque d'acceptabilité sociale	TP-8
	Mobilisation citoyenne large pour exiger de la redevabilité (Assemblée nationale, Chambre des communes)	TP-8
	Trouver l'argent pour financer les solutions	TP-5

# QUESTIONS EN SUSPENS

NUISANCES SONORES 		
Pollution sonore	Est-ce que les silencieux sont installés comme prévu par le jugement de 2015 ?	TP-10
Normes et règles	Couvre-feu : quelle heure ? Niveau sonore : quel niveau ?	TP-10
IMPACTS ÉCONOMIQUES 		
Réseau routier congestionné	Infrastructures autoroutières insuffisantes : est-ce qu'il y aura des expropriations ?	TP-10
Retombées économiques incertaines et coûts cachés	Congestion routière : qui assumera les coûts de construction de voies additionnels, de voies réservées ?	TP-4
	Coût des infrastructures : poste incendie, agents frontaliers, aérogare (capacité) / qui va payer ? les contribuables ?	TP-4
	Y a-t'il un besoin réel ? Dorval n'est pas saturé	TP-4
	Pollution sonore, pollution de l'air : retombées pour qui exactement ?	TP-3
	Gains économiques : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Un besoin réel ?</li> <li>- Santé mentale et physique, payées par les québécois ?</li> </ul>	BC
	Viabilité du plan de DASH-L : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Détails financiers et études de marché ?</li> <li>- Taxes carbone : qui va payer ?</li> <li>- Fonds publics ?, exemple réseau routier</li> <li>- Dette cumulée DASH-L ?</li> <li>- Redevances justes payées par les utilisateurs sur le site de DASH-L ?</li> </ul>	BC TP-4
	Qui va payer pour les investissements dont service de police, service de pompier (17 M\$), réseaux routiers environnants ?	TP-1
ENVIRONNEMENT, SANTÉ ET SÉCURITÉ PUBLIQUE 		
Développement durable	L'avenir de l'aviation pour l'environnement ?	
Sécurité	Où atterrir en cas d'urgence ?	BC
	Où lâcher le carburant en cas d'urgence ?	BC
Coûts environnementaux	1 000 000 passagers = 1 000 000 de GES/année à 200\$/tonne en taxes carbone = 200 000 000/an, qui va payer pour l'emprunte carbone ?	

## RELATION AVEC LE MILIEU



Information déficiente	À qui appartient les terrains ?	TP-3
La concertation, la régulation et la reddition de compte	How are current regulations enforced? Illegal routing? Night flights?	
Gouvernance	Qui a un pouvoir décisionnel ?	TP-2

## Annexe 5 : Sondage Aéroport Saint-Hubert



Mainstreet Research Survey - Quebec



## Sondage au Québec

### À propos de Mainstreet

Se distinguant par la taille importante des échantillons de ses sondages, Mainstreet offre des coups de sonde précis de l'opinion publique; nous avons d'ailleurs prédit l'élection d'un gouvernement caquiste majoritaire au Québec en et d'un gouvernement conservateur majoritaire en Ontario en 2018. Mainstreet est la maison de sondage qui a offert les prédictions les plus précises pour plusieurs élections au fil des dernières années. De plus, nous avons été la seule maison de sondage qui a prédit correctement l'élection d'un gouvernement libéral majoritaire lors des élections fédérales de 2015.

### Méthodologie

Du 24 au 25 mai 2022, Mainstreet a sondé un échantillon aléatoire de 1012 personnes âgées de 18 ans ou plus et vivant dans la circonscription de Longueuil St Hubert. Le sondage a été réalisé à partir d'appels faits par réponse vocale interactive. Les répondants du sondage ont été re-joints via des appels téléphoniques par lignes terrestres et cellulaires. Les réponses ont été pondérées statistiquement en utilisant les renseignements démographiques recueillis dans le cadre du recensement de 2016.

La marge d'erreur du sondage est de  $\pm 3\%$ , à un niveau de confiance de 95%. Les marges d'erreur augmentent pour les sous-échantillons. Les totaux pourraient ne pas toujours arriver à 100 % en raison des arrondissements.

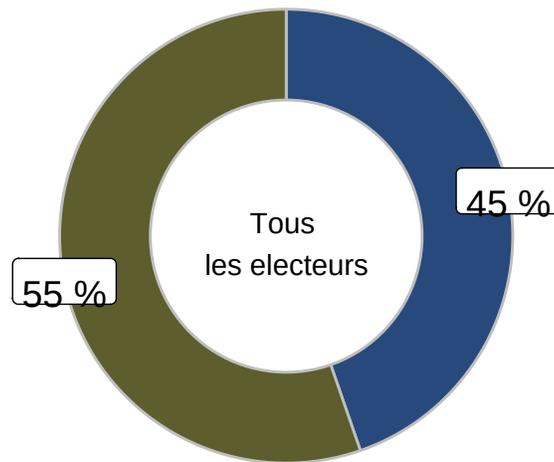


**MAINSTREET  
RESEARCH**

## Intro

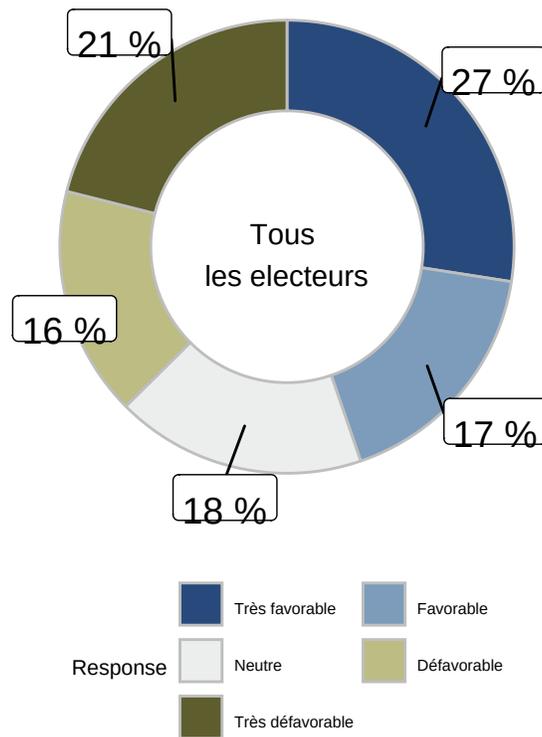
Bonjour, ici Recherche Mainstreet et nous appelons pour vous poser quelques questions au nom de Denis Trudel, député de Longueuil- Saint-Hubert sur le projet de développement de l'aéroport de Saint- Hubert. Vous pouvez nous joindre au 1-844-866-4627 ou par courriel à [info@mainstreetresearch.ca](mailto:info@mainstreetresearch.ca).

Avez-vous entendu parler de la consultation publique menée par le Député fédéral Denis Trudel?





Êtes-vous favorable au projet développement de l'Aéroport de St-Hubert?



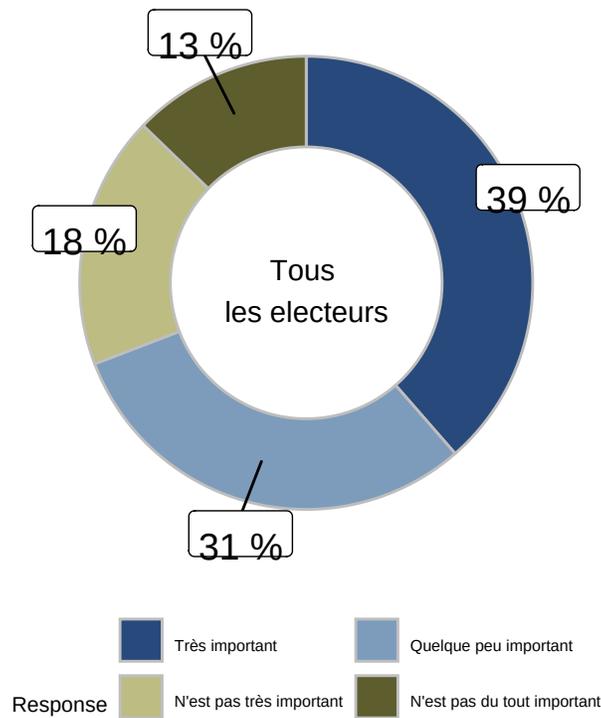
## trié par genre et âge

	Total	Genre		Âge			
		Hommes	Femmes	Autre	18-49	50-64	65+
Très favorable	27.5%	28.9%	26.1%	26.2%	18.3%	31.3%	37%
Favorable	17.3%	16.3%	18.2%	7.2%	16.6%	16.3%	19.2%
Neutre	17.8%	18.5%	17.2%	18.8%	15.2%	18.6%	20.9%
Défavorable	16.4%	12.9%	19.6%	26.2%	18.2%	16.5%	13.5%
Très défavorable	21.1%	23.4%	18.9%	21.6%	31.7%	17.3%	9.3%
Fréquence non pondérée	1012	437	551	24	122	296	594
Fréquence pondérée	1012	485	514	2	425	283	293

## triés par éducation et revenu

	Total	éducation			Revenu						
		Secondaires	Collégiales	Universitaire	<\$50k	\$50-75k	\$75-100k	\$100k+	Ne voulez pas répondre		
Très favorable	27.5%	40.1%	37.5%	18.7%	37.6%	36.1%	31.6%	17.8%	24.3%		
Favorable	17.3%	21.8%	16.2%	16.4%	21%	16.2%	13.3%	17.8%	16.7%		
Neutre	17.8%	23.3%	17.2%	16.5%	23.2%	21.6%	19.9%	14.9%	13.7%		
Défavorable	16.4%	6.4%	13.3%	20.9%	11.3%	9.4%	17%	21%	18.9%		
Très défavorable	21.1%	8.4%	1012	15.8%	27.5%	6.8%	16.7%	257	18.2%	28.6%	26.4%
Fréquence non pondérée	232		319	461	233		113	180	229		
Fréquence pondérée	1012	171	273	558	171	177	117	312	224		

Selon vous quel est l'importance des enjeux suivants dans ce projet?: Le développement économique



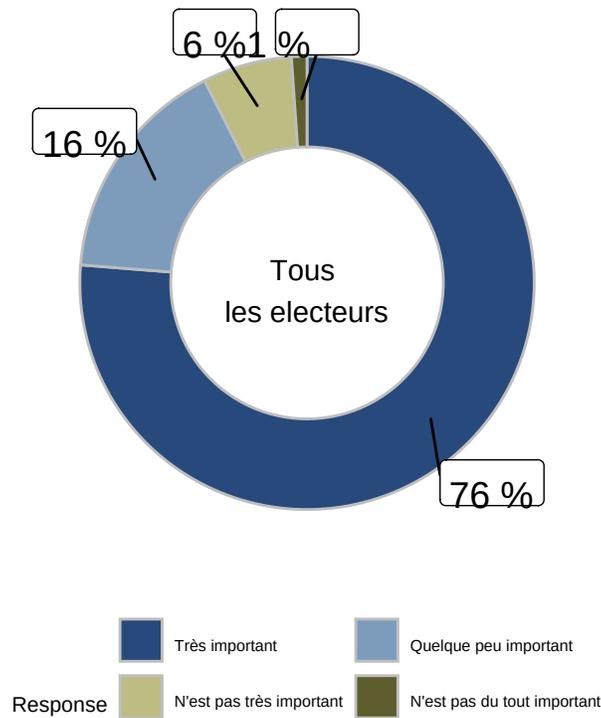
## trié par genre et âge

	Total	Genre		Âge				
		Hommes	Femmes	Autre	18-49	50-64	65+	
Très important	38.6%	41%	36.3%	54.7%	31%	37.9%	50.3%	
Quelque peu important	30.6%	28%	33.1%	16.7%	34.1%	29.1%	27%	
N'est pas très important	18%	17.3%	18.8%	9.5%	20.7%	18%	14.2%	
N'est pas du tout important	12.8%	13.8%	11.8%	19.2%	14.2%	15.1%	8.5%	
Fréquence non pondérée	1012	437	1012	551	24	122	296	594
Fréquence pondérée	485		514	2	425	283	293	

## triés par éducation et revenu

	Total	éducation			Revenu				
		Secondaires	Collégiales	Universitaire	<\$50k	\$50-75k	\$75-100k	\$100k+	Ne voulez pas répondre
Très important	38.6%	53.6%	46.7%	30%	54.8%	44.2%	38.7%	28.4%	35.9%
Quelque peu important	30.6%	29%	26.9%	32.9%	27.6%	31.9%	37.3%	32.7%	25.4%
N'est pas très important	18%	11.4%	15.5%	21.3%	9.1%	10.4%	18.2%	23.8%	22.7%
N'est pas du tout important	12.8%	6%	10.9%	15.8%	8.5%	13.5%	5.7%	15.1%	16%
Fréquence non pondérée	1012	232	319	461	257	233	113	180	229
Fréquence pondérée	1012	171	273	558	171	177	117	312	224

Selon vous quel est l'importance des enjeux suivants dans ce projet?: Le contrôle du climat sonore



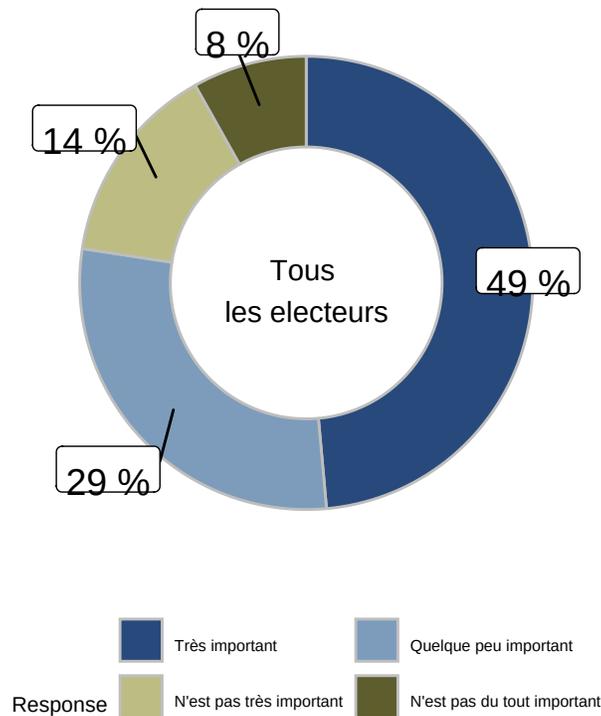
## trié par genre et âge

	Total	Genre		Âge			
		Hommes	Femmes	Autre	18-49	50-64	65+
Très important	76.3%	71%	81.2%	76.1%	81.8%	75.7%	68.7%
Quelque peu important	16.3%	19.9%	12.9%	16.8%	9.8%	18.6%	23.5%
N'est pas très important	6.4%	7.5%	5.3%		0%	7.5%	3.9%
N'est pas du tout important	1.1%	1.6%	0.6%	7.1%	0.9%	1.8%	0.7%
Fréquence non pondérée	1012	437	1012	551	24	122	296
Fréquence pondérée	485		514	2	425	283	293

## triés par éducation et revenu

	Total	éducation			Revenu				
		Secondaires	Collégiales	Universitaire	<\$50k	\$50-75k	\$75-100k	\$100k+	Ne voulez pas répondre
Très important	76.3%	60.6%	73.1%	82.6%	72.1%	70.7%	76.6%	80%	78.5%
Quelque peu important	16.3%	27.2%	20%	11.1%	21%	19.3%	15.1%	12.9%	15.5%
N'est pas très important	6.4%	10.8%	6.2%	5.1%	6.3%	8.9%	8.2%	6.2%	3.6%
N'est pas du tout important	1.1%	1.5%	0.7%	1.2%	0.5%	1.1%	0.1%	0.9%	2.4%
Fréquence non pondérée	1012	232	319	461	257	233	113	180	229
Fréquence pondérée	1012	171	273	558	171	177	117	312	224

Selon vous quel est l'importance des enjeux suivants dans ce projet?: La création d'emplois de qualité



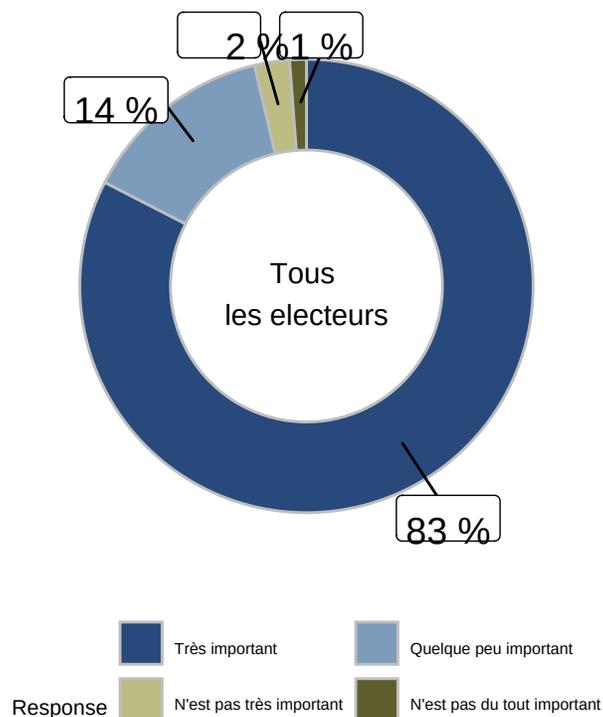
## trié par genre et âge

	Total	Genre		Âge				
		Hommes	Femmes	Autre	18-49	50-64	65+	
Très important	48.6%	44.5%	52.4%	33.2%	38.7%	47.8%	63.6%	
Quelque peu important	28.8%	28.2%	29.4%	45.2%	30.7%	30.9%	24.2%	
N'est pas très important	14.4%	17.7%	11.4%	21.6%	19.8%	12.7%	8.3%	
N'est pas du tout important	8.1%	9.6%	6.8%		0%	10.8%	8.6%	3.9%
Fréquence non pondérée	1012	437	1012	551	24	122	296	594
Fréquence pondérée	485		514	2	425	283	293	

## triés par éducation et revenu

	Total	éducation			Revenu				
		Secondaires	Collégiales	Universitaire	<\$50k	\$50-75k	\$75-100k	\$100k+	Ne voulez pas répondre
Très important	48.6%	68.3%	56.1%	38.8%	72.2%	53.7%	50.8%	33.6%	46.1%
Quelque peu important	28.8%	23.3%	28.1%	30.9%	17.1%	31.9%	30.9%	33.7%	27.6%
N'est pas très important	14.4%	4.9%	11.1%	19%	6.8%	10%	12.9%	23.5%	11.9%
N'est pas du tout important	8.1%	3.4%	4.8%	11.3%	3.9%	4.4%	5.3%	9.2%	14.4%
Fréquence non pondérée	1012	232	319	461	257	233	113	180	229
Fréquence pondérée	1012	171	273	558	171	177	117	312	224

Selon vous quel est l'importance des enjeux suivants dans ce projet?: Le dialogue entre l'aéroport et la population



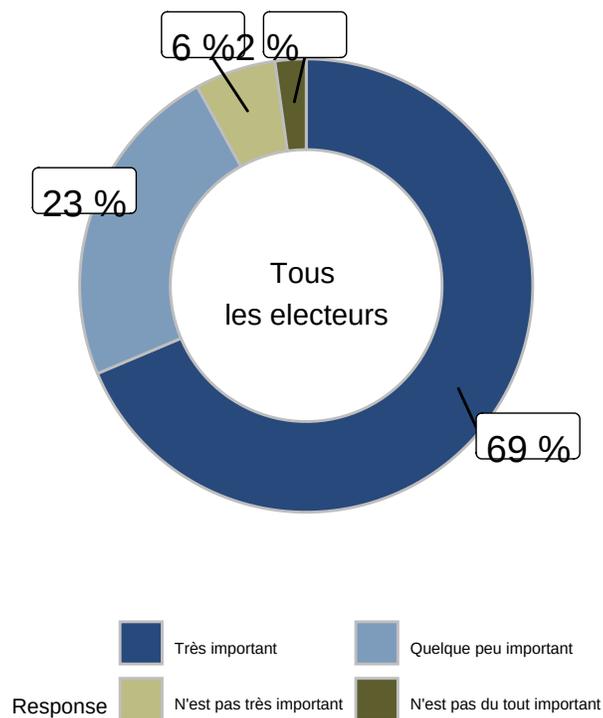
## trié par genre et âge

	Total	Genre		Âge				
		Hommes	Femmes	Autre	18-49	50-64	65+	
Très important	82.6%	76.7%	88.1%	78.8%	82.7%	84.8%	80.1%	
Quelque peu important	13.8%	18.8%	9%	14.1%	13%	12.1%	16.5%	
N'est pas très important	2.5%	2.3%	2.7%	4.7%	2.4%	2.1%	3%	
N'est pas du tout important	1.2%	2.2%	0.2%	2.4%	1.8%	1.1%	0.4%	
Fréquence non pondérée	1012	437	1012	551	24	122	296	594
Fréquence pondérée	485		514	2	425	283	293	

## triés par éducation et revenu

	Total	éducation			Revenu				
		Secondaires	Collégiales	Universitaire	<\$50k	\$50-75k	\$75-100k	\$100k+	Ne voulez pas répondre
Très important	82.6%	77.5%	84.1%	83.4%	80.4%	80.7%	84%	81.8%	85.9%
Quelque peu important	13.8%	16.3%	11.3%	14.2%	15%	12.4%	14.2%	14.7%	12.3%
N'est pas très important	2.5%	3.7%	2.8%	2%	3.1%	4.7%	1.3%	1.9%	1.7%
N'est pas du tout important	1.2%	2.6%	1.7%	0.5%	1.5%	2.2%	0.5%	1.6%	0%
Fréquence non pondérée	1012	232	319	461	257	233	113	180	229
Fréquence pondérée	1012	171	273	558	171	177	117	312	224

Selon vous quel est l'importance des enjeux suivants dans ce projet?: Le trafic sur les routes avoisinantes de l'aéroport



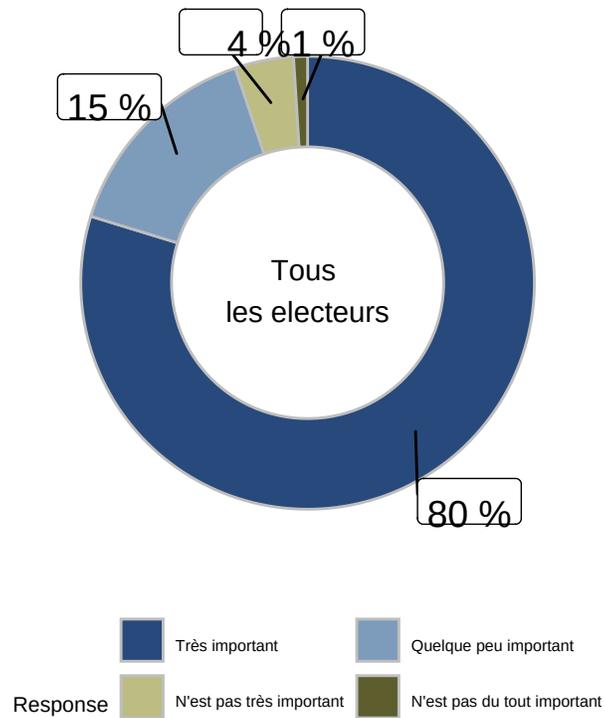
## trié par genre et âge

	Total	Genre		Âge			
		Hommes	Femmes	Autre	18-49	50-64	65+
Très important	68.7%	61.9%	75.1%	61.7%	66.1%	72.3%	68.9%
Quelque peu important	23.4%	26.6%	20.3%	16.8%	22.8%	22.6%	25%
N'est pas très important	5.8%	9.2%	2.4%	21.4%	8%	3.7%	4.6%
N'est pas du tout important	2.2%	2.2%	2.2%		0%	3.2%	1.5%
Fréquence non pondérée	1012	437	1012	551	24	122	296
Fréquence pondérée	485		514	2	425	283	293

## triés par éducation et revenu

	Total	éducation			Revenu				
		Secondaires	Collégiales	Universitaire	<\$50k	\$50-75k	\$75-100k	\$100k+	Ne voulez pas répondre
Très important	68.7%	67.4%	68.2%	69.3%	71%	70.7%	62.2%	65.9%	72.5%
Quelque peu important	23.4%	26.4%	24.4%	21.9%	24.7%	21.2%	26.7%	23.4%	22.3%
N'est pas très important	5.8%	4.6%	4.6%	6.7%	3.6%	5.6%	7.9%	8.7%	2.4%
N'est pas du tout important	2.2%	1.6%	2.8%	2.1%	0.6%	2.4%	3.3%	2.1%	2.8%
Fréquence non pondérée	1012	232	319	461	257	233	113	180	229
Fréquence pondérée	1012	171	273	558	171	177	117	312	224

Selon vous quel est l'importance des enjeux suivants dans ce projet?: L'environnement



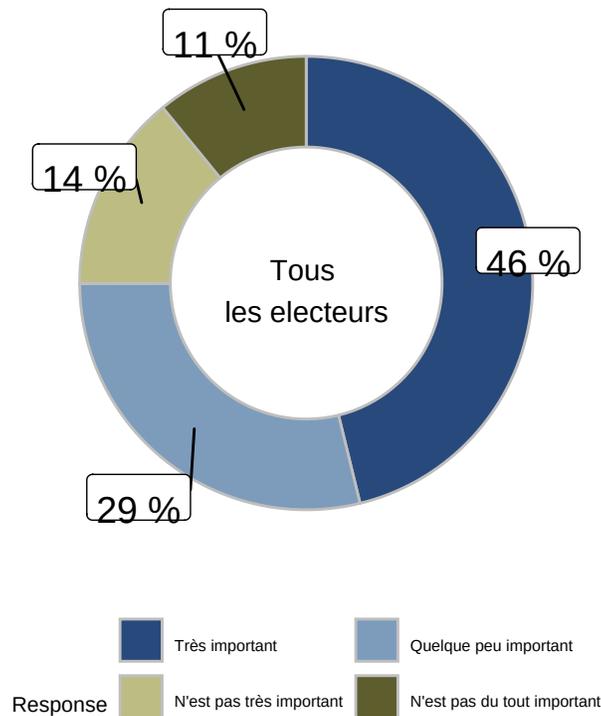
## trié par genre et âge

	Total	Genre		Âge				
		Hommes	Femmes	Autre	18-49	50-64	65+	
Très important	79.7%	73.6%	85.6%	78.5%	80.2%	81.3%	77.6%	
Quelque peu important	15.1%	19.2%	11.3%	14.4%	14.8%	12.1%	18.4%	
N'est pas très important	4.2%	7.2%	1.4%	4.7%	3.5%	6%	3.5%	
N'est pas du tout important	1%	0.1%	1.8%	2.4%	1.5%	0.6%	0.5%	
Fréquence non pondérée	1012	437	1012	551	24	122	296	594
Fréquence pondérée	485		514	2	425	283	293	

## triés par éducation et revenu

	Total	éducation			Revenu				
		Secondaires	Collégiales	Universitaire	<\$50k	\$50-75k	\$75-100k	\$100k+	Ne voulez pas répondre
Très important	79.7%	73.1%	81.1%	81.1%	76.7%	76.9%	81.7%	78%	85.8%
Quelque peu important	15.1%	17.1%	14.9%	14.6%	15.8%	15%	12.9%	18.4%	11.2%
N'est pas très important	4.2%	7.3%	3.3%	3.6%	5.1%	5.8%	5.4%	3.4%	2.6%
N'est pas du tout important	1%	2.5%	0.7%	0.7%	2.5%	2.4%	0%	0.2%	0.4%
Fréquence non pondérée	1012	232	319	461	257	233	113	180	229
Fréquence pondérée	1012	171	273	558	171	177	117	312	224

Selon vous quel est l'importance des enjeux suivants dans ce projet?: La rentabilité du projet



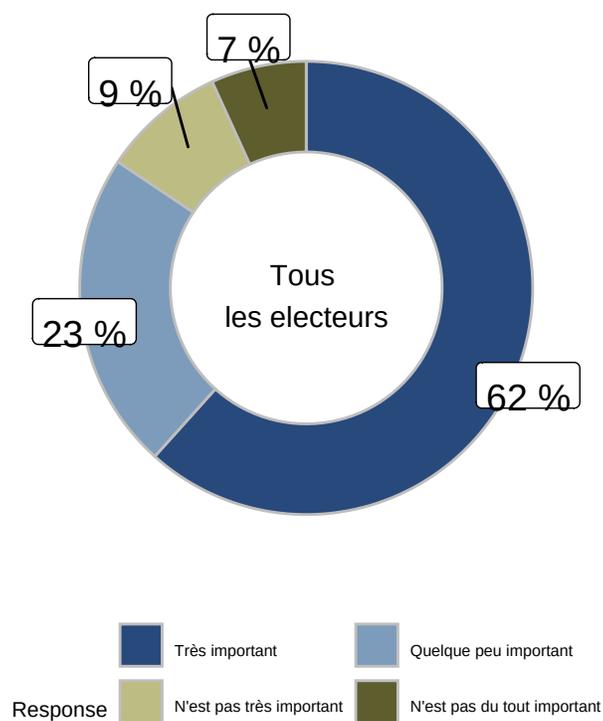
## trié par genre et âge

	Total	Genre		Âge				
		Hommes	Femmes	Autre	18-49	50-64	65+	
Très important	46.2%	48.1%	44.3%	69.2%	35.3%	50.7%	57.6%	
Quelque peu important	28.8%	27.1%	30.4%	21.4%	31.5%	27.5%	26.1%	
N'est pas très important	14.1%	13.1%	15.1%	7.1%	17.2%	13.5%	10.2%	
N'est pas du tout important	10.9%	11.7%	10.2%	2.4%	16%	8.3%	6.2%	
Fréquence non pondérée	1012	437	1012	551	24	122	296	594
Fréquence pondérée	485		514	2	425	283	293	

## triés par éducation et revenu

	Total	éducation			Revenu				
		Secondaires	Collégiales	Universitaire	<\$50k	\$50-75k	\$75-100k	\$100k+	Ne voulez pas répondre
Très important	46.2%	57.1%	57.2%	37.4%	61.9%	50.1%	39.9%	38.8%	44.6%
Quelque peu important	28.8%	28.8%	25.1%	30.6%	24.9%	24%	43.2%	28.9%	27.9%
N'est pas très important	14.1%	6.3%	9.2%	18.9%	8.8%	15.1%	11.3%	16.3%	15.8%
N'est pas du tout important	10.9%	7.8%	8.5%	13.1%	4.3%	10.8%	5.6%	16%	11.7%
Fréquence non pondérée	1012	232	319	461	257	233	113	180	229
Fréquence pondérée	1012	171	273	558	171	177	117	312	224

Selon vous quel est l'importance des enjeux suivants dans ce projet?: Les vols de nuit



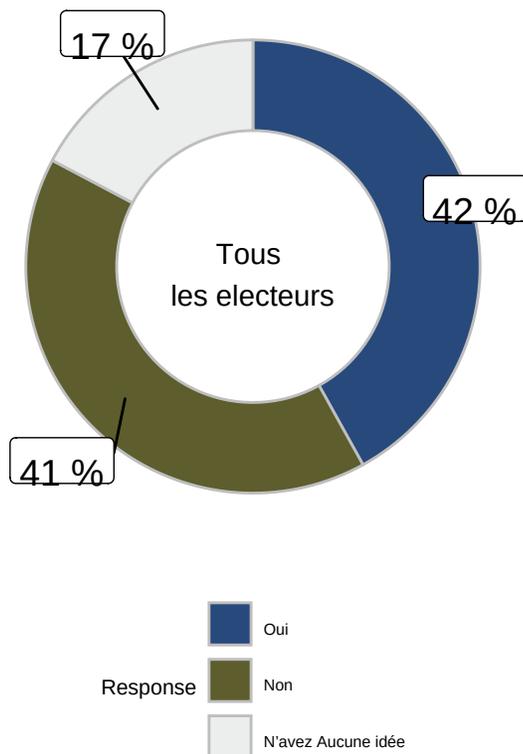
## trié par genre et âge

	Total	Genre		Âge				
		Hommes	Femmes	Autre	18-49	50-64	65+	
Très important	61.7%	57.2%	65.9%	64.5%	64.5%	62.9%	56.3%	
Quelque peu important	22.7%	23.3%	22.2%	21.4%	21%	20.3%	27.7%	
N'est pas très important	8.8%	11.2%	6.5%	7.1%	8.5%	8.4%	9.6%	
N'est pas du tout important	6.8%	8.3%	5.4%	7.1%	6.1%	8.4%	6.4%	
Fréquence non pondérée	1012	437	1012	551	24	122	296	594
Fréquence pondérée	485		514	2	425	283	293	

## triés par éducation et revenu

	Total	éducation			Revenu				
		Secondaires	Collégiales	Universitaire	<\$50k	\$50-75k	\$75-100k	\$100k+	Ne voulez pas répondre
Très important	61.7%	48.4%	58.6%	67.2%	50.2%	62.1%	49.9%	68%	67.3%
Quelque peu important	22.7%	32.5%	25%	18.6%	28.3%	26.3%	30.3%	18.8%	17.2%
N'est pas très important	8.8%	13.7%	8.8%	7.3%	15.9%	5.8%	10.1%	4.9%	10.5%
N'est pas du tout important	6.8%	5.4%	7.5%	6.9%	5.6%	5.8%	9.7%	8.3%	5%
Fréquence non pondérée	1012	232	319	461	257	233	113	180	229
Fréquence pondérée	1012	171	273	558	171	177	117	312	224

Pensez-vous que le développement de la zone aéroportuaire passe obligatoirement par l'ajout de vols et le développement de vols internationaux?



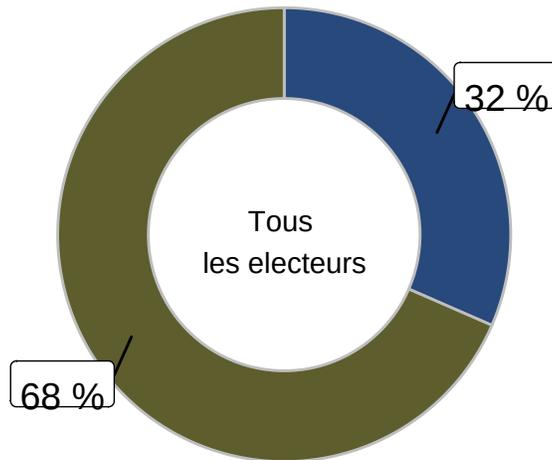
## trié par genre et âge

	Total	Genre		Âge			
		Hommes	Femmes	Autre	18-49	50-64	65+
Oui	41.9%	45.8%	38.3%	30.8%	37.7%	44.3%	45.9%
Non	40.8%	42.3%	39.4%	55%	47.1%	36.9%	35.4%
N'avez Aucune idée	17.2%	11.9%	22.3%	14.1%	15.2%	18.8%	18.7%
Fréquence non pondérée	1012	437	551		24	122	296
Fréquence pondérée	1012	485	514	2	425	283	293

## triés par éducation et revenu

	Total	éducation			Revenu				
		Secondaires	Collégiales	Universitaire	<\$50k	\$50-75k	\$75-100k	\$100k+	Ne voulez pas répondre
Oui	41.9%	55.9%	45.4%	36%	46.7%	51.7%	48%	38%	32.9%
Non	40.8%	22.8%	34.1%	49.6%	33.8%	32%	38%	46.3%	46.9%
N'avez Aucune idée	17.2%	21.3%	20.5%	14.4%	19.6%	16.3%	14%	15.6%	20.2%
Fréquence non pondérée	1012	232	319	461	257	233	113	180	229
Fréquence pondérée	1012	171	273	558	171	177	117	312	224

Si l'occasion se présente voudriez-vous donner votre opinion lors de la consultation publique du 28 mai prochain?



## trié par genre et âge

	Genre				Âge		
	Total	Hommes	Femmes	Autr	18-49	50-64	65+
Oui	31.5%	30.4%	32.6%	e	32.9%	34%	27.3%
Non	68.5%	69.6%	67.4%		67.1%	66%	72.7%
Fréquence non pondérée	1012	437	551	38%		122	296
Fréquence pondérée	1012	485	514	62%		425	283
pondérée				24			293
				2			

## triés par éducation et revenu

	Total	éducation			Revenu				
		Secondaires	Collégiales	Universitaire	<\$50k	\$50-75k	\$75-100k	\$100k+	Ne voulez pas répondre
Oui	31.5%	18.4%	31.6%	35.6%	16.4%	26.7%	42.7%	33.4%	38.5%
Non	68.5%	81.6%	68.4%	64.4%	83.6%	73.3%	57.3%	66.6%	61.5%
Fréquence non pondérée	1012	232	319	461	257	233	113	180	229
Fréquence pondérée	1012	171	273	558	171	177	117	312	224



**MAINSTREET  
RESEARCH**

Merci d'avoir répondu à ce sondage. Nous sommes Recherche Mainstreet au nom de Denis Trudel, député de Longueuil-Saint-Hubert. Vous pouvez nous joindre au 1-844-866-4627 ou par courriel à [info@mainstreetresearch.ca](mailto:info@mainstreetresearch.ca)



