



MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA

**CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA
PROBLÉMATIQUE DU BRUIT DE L'AÉROPORT DE SAINT-HUBERT**

PAR LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LA RIVE-SUD

5 MARS 2010

La Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (CCIRS)

La Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (CCIRS) est le troisième plus important regroupement d'affaires au Québec.

Elle regroupe plus de 1 800 gens d'affaires et grâce à sa portée régionale, elle est en mesure de mieux défendre les intérêts de ses membres auprès des instances gouvernementales et de faire la différence. Son territoire comprend les villes de Boucherville, Brossard, Calixa-Lavallée, Longueuil, Saint-Amable, Sainte-Julie, Saint-Lambert et Verchères.

Sa mission est de rassembler et représenter les entreprises agissant sur son territoire en développant des partenariats et des occasions de maillage, en prenant position sur les grands enjeux et en offrant des services en lien avec leurs objectifs de réussite.

Elle agit également comme porte-parole de la communauté d'affaires et à ce titre, n'hésite pas à prendre position sur des enjeux ciblés afin de favoriser la croissance économique et le développement de la Rive-Sud.

Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud
85, rue Saint-Charles Ouest, bureau 101
Longueuil, J4H 1C5
T. 450.463.2121
www.ccirs.qc.ca

La CCIRS

La CCIRS assume, depuis sa création, un rôle de porte-parole apolitique des gens d'affaires, de leurs enjeux et de leurs préoccupations. Elle se veut un organisme rassembleur qui agit à titre de catalyseur du développement économique. C'est pourquoi elle n'hésite pas à s'impliquer activement afin de faire avancer des projets porteurs pour la région. Ses sorties répétées et continues, dans le dossier de l'autoroute 30 et de l'implantation d'un pôle universitaire sur la Rive-Sud par exemple, ont contribué à l'avancement et à la réalisation de ces grands projets.

Des représentants de la CCIRS, qui est un partenaire reconnu du milieu, siègent sur différents conseils d'administration voués au développement économique, notamment ceux du CLD de Longueuil, de la CRÉ de Longueuil et de DASH-L.

Le développement de la zone aéroportuaire de Saint-Hubert est, depuis plusieurs années, un enjeu majeur pour la CCIRS. Son expertise dans les dossiers de transport, sa vision globale, sa portée régionale et sa capacité à mobiliser les gens d'affaires lui ont valu de se voir dédié quatre sièges au sein du conseil d'administration de DASH-L. Ces quatre sièges sont comblés par nominations effectuées par le conseil d'administration de la CCIRS et les représentants défendent les intérêts de nos membres.

Membre de la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) et de la Chambre de commerce du Canada, la CCIRS fait ainsi partie d'un réseau encore plus vaste, dont le rayonnement auprès des instances politiques provinciales et fédérales est reconnu. La CCIRS a d'ailleurs obtenu de la FCCQ que le dossier de l'aéroport de St-Hubert reçoive un appui provincial.

La zone aéroportuaire: un pôle de développement unique

La problématique du bruit de l'Aéroport est intimement reliée à la fréquence de vols des avions générés principalement par les écoles de pilotage. On ne peut nier que le bruit est source de désagréments pour les citoyens qui la vivent. Depuis la création de la zone aéroportuaire et de son passage à l'aviation civile, l'industrie aéronautique et celle du pilotage ont effectivement connu une croissance soutenue qui risque de s'accroître.

Les solutions envisagées devraient donc tenir compte de la situation actuelle et de son évolution possible, des impacts sur les citoyens mais aussi sur le développement de cette zone.

Plusieurs aspects de la problématique du bruit ont déjà été étudiés ou le seront prochainement. La CCIRS estime que, pour en arriver à une décision éclairée, toutes les parties doivent être au fait des différents aspects entourant la question. L'Aéroport de Saint-Hubert est une infrastructure méconnue de la population qui pourtant, joue déjà un rôle dans l'économie de la Rive-Sud et est appelé à devenir un pôle encore plus important.

La zone aéroportuaire : un pôle important sur la Rive-Sud

L'Aéroport a été aménagé en 1927 par le ministère de la Défense Nationale puis dès 1929 est devenu le premier aérodrome civil au Canada. Le premier vol transfrontalier de la Trans-Canada Airlines, aujourd'hui Air Canada, s'est également effectué à partir de Saint-Hubert et à compter de 1936 l'activité n'a cessé d'augmenter avec des vols transcontinentaux et transfrontaliers. En 1939, les autorités du Canada décident d'aménager l'Aéroport de Dorval pour l'aviation civile et transforme Saint-Hubert en aérodrome militaire. Puis au cours des années, Saint-Hubert retrouve sa vocation civile. Il importe de mentionner que dans les années 70, l'Aéroport de Saint-Hubert était l'aéroport le plus achalandé au Canada accueillant plus de 300 000 mouvements d'avion par année. Notons que l'Aéroport de Saint-Hubert comptait alors quatre (4) pistes, dont l'une faisait près de 8 000 pieds de long.

En septembre 2004, le gouvernement du Canada cède l'Aéroport de Saint-Hubert à DASH-L un organisme sans but lucratif voué au développement de l'Aéroport de Saint-Hubert dont la mission est de faciliter la navigation d'aéronefs par une gestion efficace de l'Aéroport de Saint-Hubert ainsi que par le maintien de services d'exploitation efficaces et sécuritaires pour tous les utilisateurs.

La mission de DASH-L, dont la CCIRS est un partenaire important, l'amène à contribuer au développement économique régional en favorisant la croissance de la zone aéroportuaire par l'attraction d'investisseurs susceptibles d'exercer un commerce en relation avec le secteur de l'aviation.

L'Aéroport de Saint-Hubert représente un acquis de très grande valeur pour la Rive-Sud et ce à court, moyen ou long terme. Il offre un potentiel de développement réel d'autant qu'il est particulièrement bien desservi tant en matière ferroviaire, qu'autoroutière.

Au moment où l'Aéroport de Dorval tente d'obtenir une desserte ferroviaire digne de ce nom, l'Aéroport de Saint-Hubert est déjà desservi par le train de banlieue Saint-Hilaire/Centre-Ville de Montréal en raison d'une fréquence de quatorze (14) passages par jour, sept (7) dans chaque direction. Par ailleurs, le site de l'Aéroport de Saint-Hubert est à moins de 20 minutes du Centre-Ville de Montréal et fait donc de l'Aéroport de Saint-Hubert non seulement un aéroport satellite de Montréal/Trudeau, mais également un aéroport exécutif de premier choix.

Autour de la zone aéroportuaire gravite l'une des plus importantes industries du Québec, soit l'industrie aérospatiale, moteur de recherche et de développement qui constitue une importante source de diffusion de la technologie ou du savoir faire. La zone aéroportuaire, si elle continue à connaître une croissance soutenue, est à même d'attirer les fournisseurs liés à ce secteur. Le transport aérien a connu un essor plus qu'appréciable au cours de l'histoire et la Rive-Sud compte sur son territoire le principal employeur de ce secteur au Québec, soit Pratt & Whitney Canada ainsi que le plus grand centre de formation, soit l'École nationale d'aérotechnique et son centre de technologie en aérospatiale, tous deux membres de la CCIRS. Au total, la zone aéroportuaire regroupe près de 3 000 emplois.

N'oublions pas que l'Agence spatiale canadienne est également installée à l'Aéroport de Saint-Hubert. En fait, la zone aéroportuaire de Longueuil (ZAL) doit permettre le développement de tous les services aéronautiques (grappe industrielle et commerciale) porteur d'emploi de très haut niveau à l'avantage de toute la communauté de la Rive-Sud.

L'annonce faite en décembre dernier d'un investissement de plus de 12 millions pour le Centre de technologie en aérospatiale contribuera à notre rayonnement et à faire de la région un pôle d'attraction dans ce domaine.

Le développement de l'aéroport : une vision concertée pour la région

La Rive-Sud est avantageusement située près de Montréal, desservie par un réseau routier et ferroviaire adéquat, possède des entreprises de pointe et une main-d'œuvre qualifiée. Elle est aussi au cœur des principaux axes routiers (20, 30 et 35) et située à proximité du port de Contrecoeur qui connaît une phase d'expansion. Elle a déjà en main plusieurs ressources qui pourront, si elles sont correctement développées, assurer sa croissance. Toutefois, un aéroport

performant et adéquat permettrait à la région de se démarquer et d'accroître son potentiel.

Au nombre des possibilités de développement de l'aéroport, notons la desserte de vols nolisés à commencer par les vols nolisés commerciaux et privés, équipes sportives, gouvernements, entreprises, le service de vols nolisés de second niveau, la desserte régulière de compagnies de transport régionales vers plusieurs destinations au Québec ou au Canada, la desserte de compagnie de transport de marchandise destinée à l'est du Québec et des États-Unis ainsi qu'à la Rive-Sud de Montréal, type Fedex. Finalement, l'Aéroport de Saint-Hubert est desservi par le Service des douanes qui possède des installations à l'Aéroport de Saint-Hubert.

En fait, l'aéroport pourrait effectuer toutes les activités d'un aéroport international à l'exclusion des vols internationaux à horaire fixe tel que ceux offerts par des sociétés aériennes comme Air Canada ou Air France et ce, en vertu d'une demande spécifique des autorités de l'Aéroport de Montréal/Trudeau (ADM) au moment de la constitution de DASH-L. L'aéroport pourrait toutefois accueillir des transporteurs offrant des services nolisés ponctuels, notamment à des fins touristiques pour des départs en direction du Sud l'hiver, et de l'Europe l'été. Cette avenue est intéressante d'autant plus que davantage de québécois utilisent l'Aéroport de Plattsburgh. En effet, ce dernier connaît une forte hausse de son achalandage qui s'explique en grande partie par la présence marquée des voyageurs en provenance du Québec.

Les écoles de pilotage ont constitué jusqu'à présent et ce depuis l'ouverture de l'aéroport de Saint-Hubert, un important partenaire de son développement. En effet, aujourd'hui plus du tiers des revenus de l'aéroport de Saint-Hubert proviennent desdites écoles. Elles sont donc essentielles actuellement à la survie de l'aéroport et à son développement et ce d'autant que les propriétaires des écoles ont investi, au cours des dernières années, plusieurs millions de dollars en bâtiments, équipement et aéronefs de toutes sortes.

La première école de pilotage au Canada a d'ailleurs été fondée à Saint-Hubert. De plus, lesdites écoles créent des centaines d'emplois directs ou indirects, plus de 500 pour la Rive-Sud (instructeurs, comptables, mécaniciens, fournisseurs, administrateurs, entretien ménager, contrôleurs aériens, etc.) et exportent leur savoir-faire à travers le monde formant des pilotes asiatiques ou européens et ce en grand nombre et toujours sans subvention. Au surplus, ces écoles servent à former la main-d'œuvre pour les transporteurs nolisés ou réguliers exerçant leurs activités à l'Aéroport de Saint-Hubert.

Il est impossible de considérer les écoles isolément des autres activités de l'aéroport. Leur présence a d'ailleurs engendré des investissements de plusieurs millions de dollars par Nav Can (autorité responsable de la navigation aérienne au Canada) pour faire en sorte que la tour de contrôle de l'Aéroport de Saint-Hubert soit remise à neuf avec le dernier cri en matière d'équipement informatique de contrôle aérien et ce pendant que la tour de contrôle de l'Aéroport de Mirabel, devenue vétuste, était fermée faute de vols en quantité suffisante. Le développement de la Rive-Sud ne peut se permettre d'exporter autant d'emplois.

La zone aéroportuaire recèle donc un énorme potentiel de développement industriel et commercial qui contribuera à accroître l'activité économique de l'agglomération de Longueuil et de la Rive-Sud, à créer de la richesse car les emplois dans ce secteur sont des emplois de haut niveau.

La Rive-Sud doit avoir une vision claire de ses objectifs de développement. Exporter 500 emplois de premier plan en dehors de la région, ne contribuera certainement pas à améliorer le sort économique de la Rive-Sud qui a connu un certain déclin en relation avec le développement de la Rive-Nord.

La problématique du bruit : des solutions

La CCIRS a consulté ses membres au sujet de la problématique du bruit et une des solutions aux problèmes rencontrés par certains citoyens habitant dans le prolongement de la piste 2-4 gauche, est le prolongement de cette dernière vers le boulevard Clairevue.

Comme il s'agit d'une piste réservée à l'aviation générale, elle n'a pas à rencontrer certains critères de capacité portante (PLR Pavement load rating) comparable aux normes requises pour la piste 2-4 droite. Son prolongement sur une longueur d'environ 2 000 pieds apporterait un soulagement considérable aux citoyens des zones concernées.

Les avions qui décollent de la piste 2-4 gauche pourraient atteindre le seuil de 1 000 pieds d'altitude et tourner vers la gauche beaucoup plus tôt qu'ils ne le font actuellement diminuant énormément l'impact sonore auprès des citoyens habitant la zone en question.

Le coût de ces travaux comprenant le prolongement de la piste et l'établissement d'une voie de circulation parallèle, pourrait se faire pour une somme beaucoup moins importante que le coût du prolongement de la 2-4 droite. En fait, ce coût peut être estimé à environ 3.5 millions de dollars, coût de la piste pour 2 000

pieds de long et 100 pieds de large, mais pour ce faire il faudra fermer le boulevard Clairevue entre de la Savane et la Route de l'Aéroport¹.

En effet pour des raisons de sécurité, l'emplacement actuel du boulevard Clairevue posera problème en regard de l'altitude des avions au moment de l'atterrissage ou du décollage dans la direction des terres agricoles. Cette mesure toucherait ainsi certains citoyens habitant Saint-Bruno qui empruntent le boulevard Clairevue entre le Chemin de la Savane et la Route de l'Aéroport.

Comme la Ville a prévu des travaux sur la Route de l'Aéroport (projet Chantiers Canada), cette route deviendra la voie de contournement de l'Aéroport tant et aussi longtemps que le boulevard Clairevue ne sera pas dévié vers le nord-est ou construit différemment.

La Ville, dans sa présentation à Fonds Chantiers Canada a prévu des investissements du côté de la Route de l'Aéroport qui deviendrait alors la voie principale de contournement. Ces travaux, à la charge de la municipalité, permettraient de réduire de façon extrêmement significative les inconvénients subis par les citoyens qui ont construit leur demeure au bout de la piste à une époque où il y avait entre 250 000 et 300 000 mouvements par année. Plusieurs d'entre eux, sinon la totalité d'entre eux, ont d'ailleurs une servitude de non construction attachée à leur titre de propriété évitant ainsi l'aménagement d'infrastructure en hauteur dans ce corridor en raison du vol des avions au-dessus de leur propriété.

La solution préconisée par la Chambre de Commerce a l'avantage de permettre à l'Aéroport, de continuer à se développer en percevant les revenus qui sont essentiels à sa survie et qui sont produits par les écoles de pilotage, de maintenir la tour de contrôle de l'Aéroport ainsi que les centaines d'emplois de haut niveau qui sont associés à ces dites écoles et à la tour de contrôle, de même que toutes les retombées pour les commerçants de la Rive-Sud tout en diminuant de façon majeure l'impact du bruit pour les citoyens demeurant au bout de la piste concernée.

N'oublions pas que les autres partenaires du site ont également besoin de la survie de l'aéroport dont Pratt & Whitney Canada (impacts pour le déménagement) et l'ÉNA qui a eux seules représentent des milliers d'emplois sur la Rive-sud.

La CCIRS, en collaboration avec plusieurs partenaires, suit de près et appuie le développement de la zone aéroportuaire et cherchera à favoriser l'obtention d'appuis métropolitains (CMM, Montréal International, Port de Montréal) pour les autorités responsables de la zone.

¹ Ce coût estimé est basé en proportion sur des projets similaires, notamment celui de l'aéroport de St-Irénée, en dollars de 2004.

Un règlement qui respecte tous les enjeux et intervenants

Il n'en appartient pas à la CCIRS de déterminer la solution qui est la plus adaptée pour régler la problématique du bruit, mais elle se doit toutefois de rappeler le potentiel économique de cette zone et de la contribution qu'elle pourrait apporter à la croissance de la Rive-Sud ainsi que les conséquences de son affaiblissement, voire sa disparition.

C'est pourquoi il est essentiel que, lors de l'étude des différents scénarios afin de régler la problématique de bruit, les impacts économiques soient étudiés et pris en compte. Il faut se doter d'une vision à long terme qui, tout en répondant aux préoccupations actuelles des citoyens, n'aliène pas nos chances de développer cette zone. La pensée magique qui consiste à croire que notre qualité de vie ne dépend pas de notre capacité de créer de la richesse n'a pas sa place à moins d'opter pour la pauvreté comme objectif de société. Il y a certes un « prix » humain et économique au bruit des avions et la solution envisagée doit concilier ces deux aspects.

Espérant que ces quelques remarques et suggestions permettront d'en arriver à une solution adéquate dans les circonstances.