

Questions des membres du panel citoyen de l'OPPL sur l'Aéroport Montréal Saint-Hubert pour DASH-L, suite à la présentation du 20 sept. 2022.

1. Quel est le nombre de décibels au décollage par type d'appareils et combien de temps dure le cycle de décollage d'un appareil selon sa taille ?
 1. Pour un petit appareil (type Cessna) ?
 2. Moyen appareil de plus de 4 passagers et moins de 20 passagers ?
 3. Gros appareil de type A220 ?

Il n'y a malheureusement pas de réponse claire et concise à cette question - il y a beaucoup trop de variables et de facteurs qui peuvent influencer ces données pour y répondre. Nous vous conseillons de faire des recherches ou de consulter des sites spécialisés pour ces questions mais qui peuvent, par contre, s'avérer très techniques.

2. Combien de compagnies additionnelles sont prévues sur le site ?

Notre plan préliminaire ne prévoit pas un nombre de compagnies spécifique. Il prévoit offrir une infrastructure adéquate pour bien d'attirer le ou les transporteurs qui répondent au mandat de plaque régionale et domestique que nous nous donnons.

3. Quelle entreprise possède la plus importante flotte d'avions à l'Aéroport Montréal Saint-Hubert?

Si c'est en termes de nombre d'avions, c'est peut-être Cargair ou Air Richelieu. Nous vous invitons à consulter le registre des aéronefs de Transports Canada et rechercher par propriétaire. (<https://wwwapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/2/CCARCS-RIACC/RchSimp.aspx?lang=fra>)

4. On parle de combien de vols additionnels par jour exactement ? (Un décollage = un vol et un atterrissage = un vol)

Tout dépend des transporteurs. Ces derniers estiment qu'il y a un marché pour quelques dizaines de départs et retours quotidiens, que nous considérons comme réaliste et en ligne avec notre mission et notre plan de développement.

5. Serait-il possible de changer les trajectoires des avions et hélicoptères afin qu'ils passent plus loin des endroits très peuplés?

L'administration de l'aéroport (DASH-L) peut suggérer des trajectoires, et c'est ce que nous étudions avec le Comité consultatif sur le climat sonore, mais la décision relève de Transports Canada et NAV CANADA car plusieurs éléments doivent être considérés. Par exemple, les arrivées et départs de Trudeau, la météo, etc. Nous n'avons aucun contrôle sur les hélicoptères touristiques, ils ne sont pas à l'aéroport de de Saint-Hubert. Nous vous invitons à consulter *La gestion du bruit des aéronefs au Canada*¹ pour plus de détails.

6. Décrivez-nous les mesures spécifiques qui sont envisagées afin de compétitionner efficacement l'aéroport de Plattsburgh pour les vols à bas prix en direction des États-Unis (destination soleil) ? Parallèlement, croyez-vous que la piste est trop courte pour accueillir de gros transporteurs (ex: Boeing 737) ? Si oui, quelles mesures seront prises afin d'agrandir la piste ?

Quand et si nous venons à vouloir desservir des destinations soleil, il est fort probable que soit avec un transporteur à rabais. Il est facile de faire compétition aux aéroports américains en vendant des vols en dollars canadiens, d'un aéroport à côté des voyageurs et non à plus d'une heure de voyage. La piste principale (06L/24R) est en mesure d'accueillir des avions du groupe IIIB, qui détermine l'envergure des ailes (max 36m). La longueur est adéquate pour les besoins prévus.

7. Avez-vous eu des discussions avec Aéroports de Montréal afin que l'Aéroport de St-Hubert puisse accueillir des vols internationaux ? Si oui, est-ce que Aéroports de Saint-Hubert est prêt à accepter de tels vols ? Si non, expliquez-nous les démarches précises qui seront prises par DASH-L afin d'obtenir une telle dérogation ?

La discussions et échanges avec ADM sont de nature stratégique et privée. L'aéroport de Saint-Hubert est prêt à recevoir ces vols, qui sont à toutes fins pratiques, identiques aux vols domestiques.

8. Avez-vous fait des analyses afin d'éviter les pièges et les ratés de Mirabel ?

La vocation et l'exploitation des deux aéroports sont très différentes. Mirabel a été créé de toutes pièces par le gouvernement fédéral pour ce qui devait être l'aéroport international de Montréal et délester Dorval. Il est encore propriété du gouvernement fédéral et géré par Aéroports de Montréal (ADM). Ce n'est pas le but ou le cas de Saint-Hubert qui est géré par son propriétaire (un organisme sans but lucratif privé - DASH-L), qui existe depuis près de cent ans, fonctionne de manière autonome et dont le plan n'est pas de délester ou détrôner CYUL mais bien d'élargir la gamme de services à la population du grand Montréal, de la Montérégie.

¹ https://bdp.parl.ca/sites/PublicWebsite/default/fr_CA/ResearchPublications/201308E

9. Quels sont les avantages d'une modernisation de l'aéroport pour les gens de la région? Emplois? Chaîne d'approvisionnement? Prix des vols? Stationnement? Serait-il possible d'élaborer un peu sur les retombées économiques anticipées?

Un peu « toutes ces réponses ». Des dizaines et si ce ne sont pas des centaines d'emplois bien rémunérés, des vols moins chers, on parle de près de plusieurs millions de retombées économiques.

10. Les vols internationaux semblent essentiels pour générer assez de revenus pour bâtir les infrastructures et assurer la rentabilité de l'aéroport. Avez-vous déjà des ententes avec certaines compagnies aériennes?

Comme nous l'avons déjà mentionné, nous nous concentrons à devenir un pôle régional et domestique canadien, bien avant autre chose. Les vols internationaux ne sont pas notre priorité et ne sont pas essentiels pour la croissance ou la rentabilité de l'aéroport. Les échanges en cours sont au stade de discussions avec des transporteurs, axées sur ces priorités.

11. Quels sont vos engagements vis-à-vis les compagnies qui utilisent les pistes de l'aéroport actuellement ?

Nous comptons respecter nos ententes en vigueur pour la durée des contrats.

12. Allez-vous prendre en considération les recommandations et l'avis citoyen ?

Oui, tout comme nous l'avons fait après notre exercice de participation citoyenne de novembre 2021 à février 2022 (avec Bang The Table), par la lecture et prise de note des mémoires déposés pour la consultation publique du député Trudel et au suivi des plaintes déposées sur notre site web.

13. Quelles mesures spécifiques sont envisagées afin de respecter les engagements canadiens et internationaux sur la carboneutralité en 2050 ? En d'autres termes, existe-t-il à l'heure actuelle un plan de DASH-L sur ce sujet ? Si oui, quel est votre plan afin de combattre l'urgence climatique et quelles mesures spécifiques comprennent-elles et sur quelle période de temps ?

Nous avons récemment entamé une démarche de développement durable pour l'aéroport, à dresser un plan et une approche pour minimiser notre empreinte environnementale. Saint-Hubert veut faire sa part dans l'équilibre et en fait déjà une grande part avec 64% de ses terrains qui sont cultivés (soya, foin).

Merci.



Bernard Gervais
Directeur des Communications
Aéroport Montréal Saint-Hubert