

# AVIS CITOYEN

---

**Panel citoyen sur l'Aéroport Montréal Saint-Hubert**  
Aux élus et élus de la Ville de Longueuil

Nous sommes 15 citoyennes et citoyens de la Ville de Longueuil. Nous avons été sélectionnés au hasard et avons accepté de former un panel citoyen sur l'Aéroport Montréal Saint-Hubert à l'invitation de l'Office de participation publique de Longueuil. Nous avons la tâche de répondre à la question suivante :

**Existe-t-il des conditions qui pourraient rendre l'augmentation des vols à l'Aéroport Montréal Saint-Hubert acceptable? Si oui, lesquelles? Si non, pourquoi?**

Nous avons eu accès à plusieurs sources documentaires, notamment un document d'information, rencontré des experts et des parties prenantes actives dans le dossier lors de deux séances d'information.

Nous avons ensuite consacré une fin de semaine entière à délibérer pour produire le contenu de cet avis citoyen. Cet avis contient le fruit de nos réflexions et vous présente nos aspirations, en tant que citoyennes et citoyens de Longueuil, ainsi que les conditions qui découlent de notre réponse à la question.

## NOS MOTIVATIONS

Ce qui nous motive à participer à cet effort commun, c'est un désir de nous impliquer au sein de notre communauté et d'offrir nos idées pour le développement de la ville où nous vivons. En tant que citoyennes et citoyens de Longueuil, les activités à l'Aéroport Montréal Saint-Hubert habitent notre quotidien. Nous sommes motivés à saisir cette occasion citoyenne de faire entendre notre voix et à participer au bien-être collectif. Nous aimons notre ville et voulons participer à la recherche de pistes de solutions harmonieuses pour le développement de notre milieu de vie.

## NOS VALEURS COMMUNES

Ensemble, nous avons convenu de valeurs pour guider notre travail. Nous croyons important de les communiquer aux personnes qui prendront des décisions qui auront un impact sur notre avenir commun :

L'environnement : qui signifie, pour nous, le respect du vivant, de la flore et de la faune.

Le bien-être et la santé : de nos concitoyennes et concitoyens, de nous-mêmes, et de celui des générations futures.

La justice : l'équité et le respect des droits de toutes les personnes.

Professionnalisme : incluant la rigueur, l'intégrité et la responsabilité.

Bien que ces valeurs constituent un tronc commun, nous avons également exprimé notre sensibilité pour d'autres valeurs que nous jugeons utile de partager : le respect, l'efficacité institutionnelle, la transparence et l'ouverture, l'indépendance des idées et la solidarité.

## NOTRE RÉPONSE À LA QUESTION

À la question qui nous a été posée, soit : Existe-t-il des conditions qui pourraient rendre l'augmentation des vols à l'Aéroport Montréal Saint-Hubert acceptable? Si oui, lesquelles? Si non, pourquoi?

**Notre réponse est : il existe des conditions rendant acceptable l'augmentation des vols à l'aéroport.**

Notre réponse **n'est pas absolue et est indissociable** du reste du texte qui accompagne cet avis. Les conditions qui y sont décrites ont fait l'objet de débats entre nous. Elles sont le fruit d'une réflexion mûrie. Nous avons une responsabilité d'envisager l'avenir avec optimisme, tout en ne minimisant pas l'ampleur des défis auxquels nous sommes confrontés comme collectivité.

L'ordre des conditions mentionnées ci-dessous n'est pas hiérarchique.

# LES CONDITIONS À L'AUGMENTATION DES VOLS

## 1. UNE GOUVERNANCE TRANSPARENTE

La transparence dans la gestion de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert représente pour nous une condition essentielle à l'augmentation des vols. **En effet, nous croyons impératif que toutes les parties prenantes fassent preuve de transparence dans leur gouvernance, leur gestion financière et leurs intentions pour l'avenir.** Nous l'avons entendu lors d'une des deux séances d'information auxquelles nous avons assisté : les tendances en matière de gouvernance des organisations, qu'elles soient privées ou publiques, sont à la divulgation volontaire et proactive d'information d'intérêt public. Cela est d'autant plus important si nous prenons en considération l'historique des relations qu'a entretenues l'Aéroport Montréal Saint-Hubert avec son milieu au fil des ans. La transparence nous apparaît comme **l'antidote** à la préoccupation exprimée par nombre de nos concitoyennes et concitoyens, notamment lors d'exercices de consultation menés sur l'aéroport depuis 12 ans.

Par conséquent, nous demandons que la responsabilité du dossier de l'aéroport par un élu soit pérennisée.

### 1.1 Publier un bilan annuel

Nous demandons que le gestionnaire de l'aéroport produise un bilan annuel de ses activités, que celui-ci soit remis à l'élu mandaté en vue de diffusion publique, et que le gestionnaire de l'aéroport le rende facilement accessible en ligne à titre de consultation.

### 1.2 Donner une voix aux citoyennes et citoyens

Pour créer un lien de confiance et un espace de dialogue constructif sur l'aéroport, nous proposons que soit créée une instance de participation et d'influence citoyenne. En complément au comité sur le climat sonore existant, cette instance permettrait d'échanger sur tous les autres aspects liés aux activités aéroportuaires en dehors des questions de bruit. Cette instance pourrait prendre la forme d'un comité citoyen ou d'un comité de suivi, comme il en existe dans le domaine minier ou la gestion des matières résiduelles; ou alors, s'inspirer du modèle des citoyens partenaires, comme cela se fait dans le réseau de la santé.

### 1.3 Rendre disponibles les orientations, plans et documents d'intérêt public

Nous considérons que les gestionnaires et clients commerciaux de l'aéroport ont l'obligation d'assumer leur responsabilité et d'être imputables envers la population. Nous entendons par là, l'obligation de rendre des comptes et d'être proactif dans toutes les décisions entourant l'aéroport. Dans le même ordre d'idées, nous croyons qu'il est impératif pour les responsables et gestionnaires d'offrir un suivi et une reddition de compte transparente sur le développement de l'aéroport. Nous sommes donc d'avis que les documents énumérés ci-dessous (point 2.1 du document) devraient être rendus publics dès que possible.

### 1.4 Prévoir une gestion indépendante des plaintes

Nous proposons la création d'un organisme indépendant – tel un ombudsman – mandaté pour recevoir et gérer les plaintes liées aux activités de l'aéroport. L'organisme rendrait des comptes de manière périodique sur les suivis effectués relativement aux plaintes. De cette manière, il n'y aurait plus de conflits d'intérêts dans la gestion des plaintes. La confiance en serait améliorée.

## 2. LA DÉMONSTRATION DES BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES

L'apport de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert à la vitalité de notre région semble une belle opportunité. À aucun moment dans nos discussions nous n'avons évoqué la possibilité de fermer l'aéroport. Nous croyons que cet équipement présente un potentiel de création d'emplois et d'innovation qui mérite d'être étudié.

Cela dit, il nous est impossible de nous prononcer sur le réel potentiel de l'aéroport sans des données solides, appuyées par des études accessibles et crédibles.

Les estimations de croissance présentées ne seront crédibles que lorsque seront rendues publiques les études qui y ont conduit. Bien que nous voulons croire en ce potentiel économique de l'aéroport et en tirer profit, l'absence de données nous empêche de nous prononcer plus en détail.

### 2.1 Exiger des études sur les retombées économiques et des enjeux liés au projet

Comme élu(e)s, nous vous demandons d'exiger que soient produites, puis rendues publiques toutes les études nous permettant de mesurer les retombées économiques de tout nouveau projet à l'aéroport. Cela inclut, mais ne se limite pas :

- Au cadre financier du plan de développement du gestionnaire de l'aéroport, incluant des prévisions à court, moyen et long terme des coûts et revenus;
- Aux études de marché, estimations de la demande pour les vols;
- Au potentiel de nouveaux revenus de taxation pour la Ville;
- À l'estimation des emplois créés (catégories d'emplois et rémunération, nombre d'emplois directs et indirects, employeurs, croissance annuelle projetée, etc.);
- À l'estimation de la robustesse des estimations en fonction de l'évolution de la conjoncture économique : plans de contingence en cas de récession, mesures palliatives en réponse à la pénurie de travailleurs dans la région, etc.;
- À l'estimation des sources de financement;
- À l'évaluation des impacts sur les finances publiques aux trois paliers de gouvernement, incluant les infrastructures, les services et les répercussions écologiques.

### 3. L'ÉVALUATION DE L'IMPACT SUR LES INFRASTRUCTURES ET LES SERVICES PUBLICS

L'évaluation de l'impact sur les infrastructures et les services publics est pour nous une autre condition essentielle afin de rendre acceptable l'augmentation des vols à l'Aéroport Montréal-Saint-Hubert. Une planification globale du secteur entourant l'aéroport, incluant le développement des transports collectifs, le transport de marchandises, l'accès même à l'aéroport, l'aménagement et la mise à niveau des infrastructures et services d'utilité publique (notamment aqueduc, égout, service incendie), la conservation de la zone agricole et de la zone industrielle est essentielle. Celle-ci devrait être, selon nous, intégrée au Plan d'urbanisme de la Ville de Longueuil et tenir compte du principe de développement durable.

#### 3.1 Améliorer les infrastructures routières

Les infrastructures de transport devraient être perfectionnées en prévision d'une augmentation de la circulation, dans le but d'améliorer la fluidité autour de l'aéroport qui est déjà congestionné et assurer un accès routier aux services d'urgences sur le site. Nous proposons que la planification du secteur de l'aéroport comprenne :

- Une modernisation de l'échangeur de Saint-Hubert au croisement des routes 116, 112 et du chemin Chambly;
- L'ajout de voies de circulation, dont une voie réservée pour le transport collectif;
- La mise en place d'une voie destinée au camionnage afin d'éviter l'échangeur;
- L'implantation de feux de circulation prioritaires pour les services d'urgence;
- L'amélioration de la synchronisation des feux de circulation.

#### 3.2 Améliorer la desserte en transport collectif

Nous croyons important d'offrir une meilleure desserte du secteur de l'aéroport en transport collectif (train, SRB, Tramway, REM, etc.) afin d'offrir une alternative au transport automobile. L'amélioration de la desserte du secteur de l'aéroport en transport collectif, en raccordant efficacement le site de l'aéroport au réseau existant, permettrait de développer des commerces et des services dans le secteur, de réduire les gaz à effets de serre liés aux voitures et de débloquer certains secteurs déjà congestionnés.

#### 3.3 Planifier les infrastructures et services d'utilité publique

Les infrastructures et les services d'utilité publique doivent également faire partie de la planification du secteur et être mis à niveau pour répondre à la pression accrue générée par le développement du secteur ainsi que des changements climatiques, notamment en lien avec les événements de pluie abondante. Afin d'assurer une desserte efficace et rapide des services d'urgence, nous considérons que l'augmentation du nombre de vols ainsi que la possible densification du secteur nécessiteraient l'implantation d'une nouvelle caserne de pompiers sur le site de l'aéroport ou à proximité.

Une réflexion sur le choix des matériaux utilisés dans la construction et l'aménagement du site de l'aéroport est pour nous également importante afin de ne pas créer d'îlots de chaleur supplémentaires, de permettre la percolation de l'eau et d'éviter les inondations.

#### 3.4 Conserver la zone tampon

La planification du secteur de l'aéroport devrait également se pencher sur la conservation de la zone agricole, la trame verte et la zone industrielle situées à proximité afin de créer une zone tampon entre l'aéroport et les zones habitées.

## 4. LA PRIORITÉ À LA QUALITÉ DE VIE

La qualité de vie de toutes les personnes qui vivent sur le territoire de l'agglomération de Longueuil doit être au cœur de la prise de décision dans le dossier de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert.

### 4.1 Exiger l'affichage des plages horaires de vol et l'interdiction des vols de nuit

L'affichage public – et facilement accessible sur le site web – des plages horaires de vol mises à jour régulièrement est une condition que nous estimons facile à satisfaire. Cela permettrait une prévisibilité des vols et contribuerait à diminuer les frustrations des personnes touchées par le bruit. En connaissant la fréquence et l'horaire, les habitants pourront organiser leur horaire personnel, leur donnant un sentiment de contrôle pour planifier leur emploi du temps et leurs activités, notamment à l'extérieur. Nous croyons aussi qu'il est temps d'abolir les vols de nuit, à l'exception stricte des situations d'urgence.

### 4.2 Mettre à jour les études sur le bruit et les courbes NEF<sup>1</sup>

Nous jugeons qu'il est grand temps de mettre à jour les études sur le bruit. Cela nous donnera un portrait des réels impacts sur la santé. Nous souhaitons que cette étude inclue, si les méthodes le permettent, l'évaluation de l'impact des vibrations. Cette étude est le point de départ de nombreuses actions à prendre en réponse au stress, aux frustrations, troubles du sommeil et autres impacts ressentis par les gens. Cela permettra d'évaluer si les courbes NEF utilisées sont toujours d'actualité, ou si elles devraient être élargies, surtout considérant les nombreux développements immobiliers qui ont eu lieu depuis les dernières études. Cela permettra également d'évaluer si le zonage actuel est toujours d'actualité ou s'il mérite d'être revu. Nous sommes notamment préoccupés par la santé des enfants qui fréquentent des garderies et écoles, ainsi que par les gens qui vivent dans des résidences pour aînés. Nous croyons que c'est la responsabilité de la Ville de le faire, en partenariat avec la santé publique. Nous croyons également qu'il est important de s'engager à tenir des données à jour, et à réviser les études dès lors que des changements majeurs susceptibles d'affecter la qualité de vie interviennent. Il faut documenter la situation avant de prendre des décisions qui se répercuteront sur des milliers de personnes et s'assurer de la mise en œuvre des mesures et des recommandations.

### 4.3 Offrir des subventions

Découlant de la mise à jour des études sur le bruit et les courbes NEF, nous considérons qu'il est important d'offrir des subventions afin de contrer la nuisance sonore aux propriétaires rencontrant certaines normes préétablies. Une révision des programmes, de leur communication et de leur accessibilité devrait être réalisée à la lumière de nouvelles données sur le bruit. À l'aide de ce support financier, les nuisances sonores pourront être diminuées pour les principaux concernés.

### 4.4 Exiger des avions plus silencieux

Nous croyons que les décideurs peuvent jouer un rôle dans le type d'aéronefs utilisés. En privilégiant certains appareils moins bruyants, la qualité de vie des citoyens s'en verra améliorée et amènera une diminution du taux de plaintes.

## 5. LA PRISE EN COMPTE DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Nous sommes d'avis qu'il est important de considérer le respect de la biodiversité, de la qualité des sols, des eaux et de l'air. Nous avons constaté que le sujet de l'urgence climatique n'est pas simple à traiter. Il ouvre la porte à des discussions difficiles et confrontantes, empreintes d'émotivité. Bien que notre groupe s'en remette à la science du climat, il a eu du mal à trouver un terrain commun sur les conditions à formuler en lien avec l'aéroport. Nous avons jonglé entre les notions de responsabilité individuelle et collective; entre les limites de l'action gouvernementale qui change au gré des élections et les engagements des acteurs privés qui sont rarement assortis d'une imputabilité.

La réduction des gaz à effet de serre doit être une considération essentielle à toute décision qui concerne notre avenir, incluant l'augmentation des vols à l'Aéroport Montréal Saint-Hubert. La Ville de Longueuil reconnaît l'existence de l'urgence climatique. Le gouvernement fédéral a ratifié l'accord de Paris et s'est engagé à atteindre la carboneutralité d'ici 2050 dans la Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité, adoptée le 29 juin 2021.

Nous savons aussi que la question de l'urgence climatique nous met devant de nombreux dilemmes et nous obligera à faire des choix. Enfin, nous sommes conscients que de nombreuses conditions formulées dans cet avis peuvent entraîner des répercussions climatiques. Nous croyons qu'il est souhaitable et bénéfique pour tous d'être ambitieux. Sans prétendre la perfection sur cet aspect, nous proposons donc ce qui suit :

<sup>1</sup> NEF vient de l'anglais, Noise Exposure Forecast. En français, on parle de prévision de l'ambiance sonore.

### 5.1 Exiger un test climat

Avant d'appuyer l'idée de développer davantage l'aéroport et d'y augmenter les vols, la Ville devrait exiger un test climat aligné sur l'atteinte des cibles climatiques du Canada. Une méthodologie existe et a été utilisée pour de nombreux projets d'infrastructures au Québec. L'aéroport doit être soumis à la même rigueur.

### 5.2 Adopter dès maintenant un plan vers l'atteinte de la carboneutralité de l'aéroport

Dans l'état actuel des choses et avec les technologies existantes, l'augmentation des vols est incompatible avec l'atteinte des cibles climatiques recommandées par les experts. Nous proposons donc que le gestionnaire démontre son sérieux face aux objectifs émis par le gouvernement en matière de climat.

Comme gestionnaire actuel de l'aéroport, DASH-L doit adopter un plan concret pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050, avec un échéancier ferme, et doit assujettir les entreprises qui y opèrent des activités à ces normes au fur et à mesure des renouvellements de baux ou à la signature de toute nouvelle entente avec des entreprises qui souhaitent y faire des affaires.

### 5.3 Limiter le recours aux vols court-courriers

Nous sommes d'avis que le recours au transport aérien devrait être limité, lorsque d'autres options existent ou que les conditions de santé d'une personne ne permettent pas d'autres moyens de transport. C'est notamment le cas pour les vols de courte distance. Conformément aux recommandations du GIEC, nous considérons qu'il est important de ne pas augmenter le nombre de vols de courte distance.

### 5.4 Encourager les nouvelles initiatives

Le développement de nouvelles technologies permet de croire qu'il existe des alternatives aux avions alimentés en carburants fossiles. Il est du devoir de l'administration aéroportuaire d'encourager la recherche de toutes les alternatives possibles pour que s'implantent ces nouvelles technologies. Nous proposons que le gestionnaire de l'aéroport exige des compagnies aériennes qui choisissent l'Aéroport Montréal Saint-Hubert qu'elles s'engagent à réduire leur empreinte carbone et à utiliser des avions à la fine pointe des innovations en matière d'énergie. Nous sommes conscients que le développement d'avions électriques a des effets pervers et des impacts environnementaux, mais nous estimons que cela ne peut pas justifier le statu quo en ce qui concerne l'utilisation de carburants fossiles. Nos décideurs, à tous les paliers, doivent imposer des contraintes en activant tous les leviers à leur disposition pour accélérer la transition énergétique et le développement de technologies toujours plus propres.

Nous partageons le sentiment que l'Aéroport Montréal Saint-Hubert peut devenir un chef de file mondial en se positionnant comme une infrastructure aéroportuaire développée de manière durable.

## CONCLUSION

En résumé, il existe cinq conditions qui rendraient acceptable l'augmentation des vols à l'aéroport :

1. Une gouvernance transparente;
2. La démonstration des bénéfices économiques;
3. L'évaluation de l'impact sur les infrastructures et services publics;
4. La priorité à la qualité de vie;
5. La prise en compte des impacts sur l'environnement.

C'est avec conviction et motivés par un grand intérêt pour le bien-être de notre communauté que nous vous remettons cet avis.

L'histoire nous démontre que ce qui apparaît impossible un jour peut devenir possible le lendemain.

Soyez assurés que nous suivrons l'évolution du développement de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert avec le plus grand intérêt.

Veuillez recevoir l'expression de nos sentiments les plus distingués,

Texte adopté à l'unanimité le 2 octobre 2022 à Longueuil, Québec

Signé par :

Guillaume Babin  
Julie-Ève Beaulieu  
Nicole Bérard  
Josée Boisvert  
Mimose Constant  
Maryse Dupré

Daniel Fugère  
Francis Lacombe  
Caroline Lessard  
Yves Levert  
Marie-Ève Locas  
Denise Provencher

Stéfanny Royer  
Maxime Saint-Onge  
Alfredo Zavala

