

## Consultation publique sur la problématique du bruit de l'aéroport de Saint-Hubert

Loin d'être seul, L'aéroclub de Montréal (Air Richelieu et Univair Aviation) se voit directement visé par d'éventuelles mesures restrictives de ses activités aéronautiques, l'essence même de sa raison d'être.

### HISTORIQUE

L'histoire de l'Aéroclub, autrefois appelé le 'Montral Light Aeroplane Club' remonte à 1927 date de sa création par le Docteur Millette.



L'Aéroclub s'installe donc à cette date là sur l'aéroport de Saint-Hubert créé quelques 4 ans plus tôt, et y restera jusqu'en 1935 pour s'installer sur l'île de Montréal à l'aéroport de Cartierville. Il reviendra à Saint-Hubert lors de la

fermeture définitive de ce dernier en Septembre 1968.

Depuis 1968 l'Aéroclub, devenu 'Aéroclub de Montréal/Montreal Flying Club' ne cessera de croître pour devenir en 2010 un des plus important centre de formation aéronautique au Canada, formant les pilotes de ligne de demain d'une dizaine de pays.

Depuis quelques années, l'Aéroclub est plus connu sous les deux noms sous lesquels il fait affaire : AIR RICHELIEU et UNIVAIR AVIATION.





L'histoire de l'Aéroclub/Air Richelieu est donc étroitement liée à celle de l'aéroport de Saint-Hubert qui, au début des années 70, pour faire face à un mouvement d'aéronefs frisant les 315.000 par année, fait construire la piste 24L/06R, objet de la présente problématique.

Cette période fut une des plus actives de cet aéroport avec des milliers de mouvements d'aéronefs chaque mois, que se soit des vols de loisirs ou de formation, des vols d'essais ou des vols de transports commerciaux. En 1972, l'École nationale d'Aérotechnique élit domicile à St-Hubert et y perpétue depuis une tradition d'excellence dans la formation de techniciens qualifiés en aéronautique. On ne peut d'ailleurs raconter St-Hubert sans mentionner la présence importante de la société Pratt & Whitney du Canada qui y exploite son centre de test en vol au moyen d'un appareil Boeing 720B.

L'aéroport de St-Hubert passera sans nul doute à l'histoire surtout à cause des "premières" qui y ont pris place et que l'on pourrait décrire comme suit, soit:

- 1) Le premier aéroport construit par le gouvernement du Canada;
- 2) Le premier bureau de météo aéroportuaire;
- 3) Les premières pistes pavées au Canada;
- 4) La première visite d'un dirigeable transatlantique;
- 5) La première tour de contrôle au Canada;
- 6) Le premier aéroport au Canada avec service de douane;
- 7) Le premier aéroport à appliquer une taxe d'atterrissage;
- 8) Le premier vol d'un avion à réaction au Canada (en 1943) !

Du début 1970 au début 1980, l'aéroport de Saint-Hubert se classe au premier rang des aéroports canadien en termes de mouvement d'aéronefs avec une moyenne annuelle approximative sur ces dix ans de 320.000 mouvements. Le prototype du Boeing 747 y a d'ailleurs effectué un posé-décollé en 1969.

Au milieu de ces années là sont construits les développements domiciliaires dans le triangle bordé par la 116, les boulevards Kimber et Maricourt ainsi que les rues G. Boucher, J. Marcil et H. Massé

Ces résidences sont venues se greffer en plein milieu d'une zone aéroportuaire au plus fort de son activité, à une époque où les nuisances sonores ne sont pas règlementées tant au niveau de l'activité aéroportuaire qu'au niveau des aéronefs

Que deviendra St-Hubert alors que nous entrons dans le deuxième millénaire? L'arrivée de l'Agence Aérospatiale Canadienne dans la zone aéroportuaire, la présence d'industries connexes dans le voisinage immédiat de l'aéroport, l'établissement de nombreuses entreprises de services aéroportuaires et aéronautiques ainsi que la venue de nombreux vols nolisés laissent présager un avenir prometteur pour cet endroit qui a composé une partie de l'histoire de l'aviation au Canada et qui se prépare peut-être, et nous l'espérons tous à en rédiger le deuxième tome.

### LES ANNÉES PRÉSENTES

Les 10 années suivantes, du début 1990 au début 2000 voient l'activité aéroportuaire de Saint-Hubert décroître avec une moyenne d'environ 200.000 mouvements annuels.

Les années 2000 et son fameux mois de septembre 2001 sonnent le glas d'une industrie malade.

Malgré tout, Air Richelieu décide d'agrandir le bâtiment dans lequel l'Aéroclub avait élu domicile en 1971 et investit plus d'un million et demi de Dollars.

En novembre 2006 donc, commence pour Air Richelieu une nouvelle aventure et l'agrandissement des locaux de l'Aéroclub commencent enfin



Une bonne partie de cet investissement a permis à Air Richelieu de se porter acquéreur d'un simulateur de vol à la fine pointe de la technologie. Cette acquisition était devenue essentielle à la formation des futurs pilotes de ligne. En effet les nouveaux avions de lignes intégrant des technologies ultramodernes, les outils pédagogiques se doivent de l'être également.

C'est grâce à ces investissements que sont les simulateurs dont nous venons de faire mention, mais également aux avions tout neufs dont il s'est porté acquéreur en 2006, 2007 et 2008 qu'Air Richelieu a su se tailler une place de choix dans l'enseignement aéronautique et que les étudiants étrangers continuent de percevoir Air Richelieu, grâce la dotation de ces instruments pédagogiques, comme un centre de formation de référence.



L'aéroport de Saint-Hubert et la ville de Longueuil peuvent se targuer d'être une des destinations mondiales les plus en vus pour les études aéronautiques.

La DASH-L, maintenant gestionnaire des activités aéroportuaire à vue d'un œil intéressé ces nouveaux investissements en poussant Air Richelieu dans cette voie là.

De conférences en conférences, la DASH-L clame haut et fort le bienfait de ces investissements dont elle se targue d'être l'instigatrice et dont elle est fière, tel que le montre l'annonce de la conférence de presse du 18 octobre 2006

### Premier d'une série d'investissements à l'aéroport de Saint-Hubert

Deux importants usagers de l'aéroport de Saint-Hubert, Air Richelieu et GING, ont annoncé hier des investissements totalisant près de 1,5 millions\$, une annonce qui pourrait être suivie dès cette année par d'autres « bonnes nouvelles », selon le président de DASH-L Jean-Jacques Rainville.

Air Richelieu doublera la superficie actuelle de ses installations, un immeuble de deux étages qui accueillera un simulateur de vols de haute technologie qui permettra de recevoir entre 50 et 100 élèves-pilotes étrangers par année.



Cet instrument réduira de beaucoup les mouvements des avions-écoles, diminuant d'autant les frais de décollage et d'atterrissage. L'école reçoit présentement entre 30 et 40 étudiants par année de niveau international.

Le directeur général d'Air Richelieu Thierry Dugrippe a indiqué que les travaux de 1,3 millions\$ débuteront cet automne pour se terminer en février.

De son côté GING agrandira son hangar au coût de 85 000\$ pour y accueillir deux nouveaux hélicoptères d'une valeur de 850 000\$.

L'aéroport de Saint-Hubert déposera bientôt auprès de Transports Canada une demande de subventions de plusieurs millions\$ pour la rénovation des pistes.

Ces travaux sont devenus essentiels pour justifier la construction d'un terminal par des intérêts privés.

Quant à la ville de Longueuil, le vice-président du Comité exécutif Jacques Goyette a admis que des travaux d'infrastructures étaient nécessaires dans la zone aéroportuaire, sans pour autant préciser les montants qui seront investis.

Le dossier devrait être présenté dans le cadre du Programme triennal d'immobilisations qui n'a pas encore été présenté au Conseil d'agglomération.

Lundi la ville de Longueuil a d'ailleurs déposé un avis de motion en vue de modifier le Plan particulier d'urbanisme (PPU) du secteur central de la zone aéroportuaire. Un tel avis de motion avait été présenté en décembre 2004, mais il est devenu caduc compte tenu du délai écoulé. Ce secteur sera désigné comme « le secteur central de la Ville ».

Pour Jean-Jacques Rainville, l'aéroport de Saint-Hubert est « le secret le mieux gardé en ville », car il se situe parmi les aéroports les plus prestigieux au Québec. « Si nous voulons conserver ce statut il est important que les entreprises en place investissent pour mettre en valeur leurs infrastructures », a-t-il déclaré en conférence de presse.

Cette question sera abondamment discutée lors de l'assemblée générale des membres qui aura lieu le 25 octobre prochain à Longueuil.



LE JOURNAL DE MONTRÉAL | **VOTRE ARGENT** | SAMEDI 28 OCTOBRE 2006



**De gauche à droite, Jean-Marc Taillefer, président de Ging, Stéphane Desjardins, président de l'arrondissement de Saint-Hubert, Jean-Jacques Rainville, président du conseil d'administration de DASH-L, Jacques Malenfant, directeur général de DASH-L, Thierry Desgrapes, directeur de l'exploitation chez Air Richelieu, Jacques Goyette, vice-président du comité exécutif de la Ville de Longueuil, Roger Roy, maire suppléant, et Richard Blackburn, chef instructeur chez Air Richelieu.**

**Deux projets d'agrandissement à l'aéroport de Saint-Hubert**

Les sociétés Air Richelieu et Ging annoncent deux investissements à l'aéroport de Saint-Hubert, lesquels totalisent un million de dollars.

Air Richelieu, un centre de formation en pilotage, doublera la superficie de ses locaux actuels et fera l'acquisition d'un simulateur de vol à la fine pointe de la technologie, afin d'augmenter la qualité de la formation offerte. L'investissement total pour l'ensemble du projet d'Air Richelieu devrait atteindre 1,3 million de dollars, en incluant l'ensemble des immobilisations.

De son côté, l'entreprise Ging procédera au prolongement de son hangar pour y loger les deux nouveaux hélicoptères qu'elle vient d'acquérir. L'investissement est d'environ 70 000 \$.

D'autres projets majeurs pourraient être annoncés sous peu.

# Air Richelieu et Ging ont le vent dans les voiles

**Steve Mercer**

75 étudiants, l'agrandissement des locaux d'Air Richelieu devrait débiter le mois prochain.

L'investissement de l'entreprise Ging, qui opère à la fois des avions et des hélicoptères, concerne la construction de deux nouveaux hangars à l'aéroport de Saint-Hubert. Évalués à 85 000 \$, ces travaux devraient également se matérialiser au cours des prochaines semaines.

**Prorité aux pilotes**

«C'est une première annonce d'une série d'autres qui survont au cours des douze prochains mois», a déclaré le président du conseil d'administration de DASH-L, Me Jean-Jacques Rainville. Les divagations à venir devraient porter notamment sur la construction d'une aérogare, ainsi que sur la mise à niveau des pistes, l'ajout de nouvelles pistes, la rénovation des pistes existantes et d'autres investissements qui demeurent toujours à préciser.

Aucune annonce ne devrait être émise au chapitre de l'aérogare tant que les pistes ne seront pas réalisées. Pour avoir une activité aéroportuaire régulière et pour pouvoir en faire la promotion, l'aéroport doit en effet disposer d'un minimum de services fonctionnels adéquats, ce qui ne s'opère pas actuellement à l'aéroport de Saint-Hubert.

Rappelons que DASH-L a pour mission de faciliter la navigation d'aéronefs par une gestion efficace et par le maintien de services d'opération efficaces et sécuritaires pour sa clientèle. DASH-L a également contribué au développement économique et régional de la région.

Capacité d'accueil accrue

L'investissement de 1,3 million de dollars, qui permettra d'accueillir plus de 100 avions, sera financé par un grand nombre d'étudiants et principalement ceux qui aspirent au rang de pilote professionnel. Actuellement, cette école forme une quarantaine de ces pilotes professionnellement, dont plusieurs proviennent de l'étranger.

Il est prévu que le nombre d'étudiants passera de 50 pour atteindre le cap des 1162 caméts d'identité produits

(G.C.P.) La Journée d'identification des enfants a connu un réel succès cette année. Au total, 1162 caméts d'identité ont été produits par 50 parents. Les enfants ont été identifiés le 15 octobre dernier. En comparaison, l'an passé, 1162 caméts avaient été distribués.

Les parents participants doivent maintenant tenir ce caméto à jour. Il deviendra un outil précieux pour les policiers dans le cas d'une disparition puisqu'il facilite la rapidité des recherches.

Étaient associés à cette journée, le Réseau Enfants Moteur Canada et les 15 restaurants McDonald's de l'agglomération de Longueuil.

## LES RETOMBÉES

Ce sont des centaines d'étudiants étrangers qui viennent étudier à Saint-Hubert chaque année. Ces étudiants vivent à Longueuil et représentent des retombées directes de plus de 5 millions de dollars chez les commerçants de la municipalité.

En plus de la retombée économique indéniable apportée par les étudiants d'Air Richelieu, cette dernière emploie plus de 40 personnes, directement et indirectement sur l'aéroport de Saint-Hubert.

Il n'est donc aucunement concevable de limiter les opérations des écoles de pilotage.

À titre informatif, la limitation de nuit – par exemple – des heures opérationnelles de l'aéroport empêcherait les écoles de prodiguer le 'vol de nuit', étape obligatoire dans le cheminement de l'apprentissage du pilotage commercial.

Le coucher du soleil étant un événement tardif durant les mois estivaux, il ne serait plus possible d'enseigner le pilotage professionnel durant les mois d'été.

Il faut également savoir que les 'posés-décollés', objets du présent litige sont également une étape obligatoire de l'apprentissage au pilotage.

Toutes ces mesures limitatives entraîneraient la fermeture pure et simple des écoles de pilotage.

## LA CONCLUSION

En conclusion,

- Les mouvements d'aéronefs des années présentes sont beaucoup moins importants que ceux enregistrés il y a 20 ou 30 ans (42,5% en moins);
- Pour pallier à la diminution de ces mouvements, les écoles ont dû massivement investir afin de prodiguer un enseignement beaucoup plus qualitatif que quantitatif;
- Ces investissements majeurs ont des retombées économiques et sociales indéniables sur la municipalité;
- La réduction des opérations des écoles telles que précédemment expliquées entraîneraient :
  - o La perte de revenus pour l'aéroport qui ne serait plus capable :
    - De garder les services d'une tour de contrôle (seuls 4 aéroports au Québec peuvent se targuer d'avoir ce service basé sur le seul mouvement d'aéronefs)
    - D'entretenir les pistes en hiver de la manière dont elle le fait aujourd'hui (ce qui aurait un effet direct sur les évacuations sanitaires aéroportées)

L'Aéroclub de Montréal/Air Richelieu a contribué depuis 83 ans à véhiculer une image internationale de l'aéroport maintenant synonyme de gage d'excellence en formation aéronautique

Le but de tous les prestataires de services travaillant à l'aéroport de Saint-Hubert est de continuer à vivre en harmonie avec ses riverains, comme ils l'ont toujours fait depuis 1925.

C'est pourquoi Air Richelieu préconise le rallongement de la piste 24L/06R afin que les aéronefs effectuant des circuits puissent tourner en 'vent debout' plus tôt et par conséquent ne gênent plus les habitants du triangle précédemment cité.

L'équipe de l'Aéroclub/Air Richelieu, vous remercie de votre attention

