

Consultation sur l'aéroport

DE SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU



**[PROPOSITION DE
DÉVELOPPEMENT DE
L'AÉROPORT MUNICIPAL]**
À VOUS LA PAROLE !

TABLE DES MATIERES

1	MOT DU MAIRE	3
2	CONTEXTE	4
3	PRINCIPAUX CONSTATS	4
4	OPTION DE DÉVELOPPEMENT	5
5	POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE PRIVILÉGIÉ ET PLAN D'ACTION	6

1 MOT DU MAIRE

L'AVENIR DE L'AÉROPORT MUNICIPAL : A VOUS LA PAROLE



La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu consulte ses citoyens sur l'avenir de l'aéroport municipal. Peu de villes jouissent d'une telle infrastructure. Un aéroport municipal aménagé en zone urbaine, dans une ville comme la nôtre et situé dans la région métropolitaine comporte des avantages mais aussi quelques inconvénients.

Historiquement, la présence d'un aéroport à Saint-Jean-sur-Richelieu s'explique. Situé à proximité de la Garnison Saint-Jean, l'aéroport est utile pour le milieu militaire mais a aussi connu ses heures de gloire au niveau industriel au cours des années 50, 60, 70 et 80. Durant plusieurs années, le gouvernement fédéral a loué l'aéroport à la Ville pour finalement lui céder en 2004. Depuis ce temps, la municipalité a procédé à la réhabilitation des infrastructures permettant aux plaisanciers, aux Forces armées canadiennes ainsi qu'à certaines entreprises de bénéficier du site. Évidemment, la proximité de quartiers résidentiels fait en sorte que les activités qui se déroulent à l'aéroport doivent tenir compte de cet environnement afin de minimiser les impacts sur la qualité de vie des riverains. Par ailleurs, l'aéroport est un site névralgique particulièrement pour la tenue de l'International de montgolfières.

Quel est donc l'avenir de l'aéroport? Nous posons la question à nos citoyens. Nous voulons connaître l'opinion de tous. Pour ce faire, différents mécanismes sont prévus pour permettre à la population et aux parties intéressées de faire valoir leur point de vue notamment lors d'une journée de consultation prévue le 18 février 2017, par la rédaction de mémoires ou encore en rédigeant des commentaires en ligne. Nous souhaitons vivement qu'un grand nombre de citoyens participent à ce processus démocratique.

Depuis quelques années, notre administration a choisi la voie de la consultation ce qui est conséquent avec les profondes transformations vécues dans le monde municipal. Nous voulons que cette consultation soit participative et transparente. Ultiment, les membres du conseil municipal prendront une décision après avoir entendu les citoyens.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Fecteau', written in a cursive style.

Michel Fecteau

Maire de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu

2 CONTEXTE

L'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu a été construit au début de la Seconde Guerre mondiale, comme centre d'entraînement militaire. Le gouvernement fédéral annonçait en 1994 que l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu, à l'instar de plusieurs autres installations aéroportuaires canadiennes, serait cédé à l'administration municipale.

En avril 2004, la Ville devient propriétaire à part entière des installations avec l'obligation contractuelle de maintenir les activités aéroportuaires du site pour une période de dix (10) ans.

En janvier 2016, le Service du développement économique de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu lançait un appel d'offres en vue de retenir les services d'une firme d'experts afin de procéder à l'élaboration d'un plan d'orientations stratégiques et d'un plan d'affaires pour l'aéroport. La Ville souhaite définir et préciser le rôle des installations aéroportuaires et surtout, obtenir une vision afin de prendre des décisions éclairées pour l'avenir. Les objectifs spécifiques de l'étude consistaient à :

- définir les orientations stratégiques optimales pour le développement de l'aéroport;
- élaborer un plan d'affaires qui permettra à la Ville de maximiser le potentiel de développement économique des installations aéroportuaires;
- proposer un plan d'action et de mise en œuvre favorisant l'investissement et la création d'emplois, dans le respect de l'acceptabilité sociale des approches proposées;
- démontrer que les approches avancées présentent une rentabilité économique.

3 PRINCIPAUX CONSTATS

Les recherches et les analyses conduites dans le cadre de l'étude montrent que :

- le site est défavorablement localisé – proximité des zones résidentielles et contraintes à l'égard des accès routiers;
- des acteurs du milieu économique et politique soutiennent qu'il n'y a pas eu, à ce jour, de vision claire à l'égard du développement des infrastructures aéroportuaires de proposée;
- le nombre de mouvements d'aéronefs est relativement stable ($\pm 40\,000$ annuellement) et rien ne laisse présager une croissance majeure à moyen ou à long terme;
- l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu affiche un déficit d'exploitation de l'ordre de 200 000 dollars annuellement;
- compte tenu de sa localisation à proximité de l'Aéroport Montréal-Trudeau et des prérogatives auxquelles répondent les transporteurs aériens, il n'est pas envisageable que l'aéroport soit desservi par un transporteur régulier (passagers et fret);

- les perspectives de croissance de l'aviation générale de plaisance sont limitées;
- l'aviation d'affaires et les écoles de pilotage semblent offrir des perspectives de croissance intéressantes dans le contexte canadien et québécois. Toutefois, pour ces deux segments de marché, la concurrence de Montréal-Trudeau de manière générale, mais plus particulièrement celle de l'aéroport de Saint-Hubert qui a su développer ces créneaux au cours des dernières décennies, limitent le potentiel;
- la présence de quartiers résidentiels à proximité du site aéroportuaire rend la cohabitation, avec les écoles de pilotage, sensible puisque ces dernières effectuent de nombreux mouvements d'aéronefs répétitifs communément appelés posés-décollés;
- la capacité du site en termes de mouvements d'aéronefs est largement plus importante que la demande;
- pour des facteurs opérationnels (vents dominants), plus de 80 % des mouvements d'aéronefs sont effectués sur la piste 11/29.

4 OPTION DE DÉVELOPPEMENT

Sans s'y limiter, les options ont été élaborées à la lumière des différents paramètres en matière : de localisation, de capacité du site, de la structure du réseau aéroportuaire québécois, de l'évolution des marchés, du potentiel industriel et de la capacité des infrastructures municipales. De plus, le balisage d'aéroports comparables combiné aux paramètres précédents ont permis de proposer des orientations de développement pour le site aéroportuaire. L'objectif étant d'évaluer le potentiel de développement du site dans un large spectre allant du statu quo au redéveloppement du site à des fins autres qu'aéroportuaire.

L'option proposée devait, entres autres, permettre de répondre aux questions suivantes :

- quelle direction devrait prendre le développement du site aéroportuaire pour en maximiser les retombées économiques structurantes et mobiliser les acteurs économiques?
- quelles avenues sont souhaitables et concordantes avec le plan d'orientations stratégiques global de la Ville (social, environnemental et économique)?

5 POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE PRIVILÉGIÉ ET PLAN D'ACTION

Sur la base des analyses et des rencontres conduites dans le cadre du mandat, le conseil municipal a retenu l'option de **maintenir la vocation aéronautique du site**.

1. Évaluer la faisabilité technique de concentrer l'ensemble des mouvements sur une piste, la 11/29.
2. Entreprendre les démarches afin d'évaluer les opportunités pour le développement d'un pôle d'excellence.

Conformément aux attentes de la Ville, l'orientation de développement retenue doit :

- assurer la pérennité du site;
- maximiser les retombées économiques et financières;
- être socialement acceptable à la fois pour les riverains et la population.

Cette proposition comprend les démarches suivantes :

- mettre en place un comité aviseur responsable du développement et de la gestion;
- respecter les ententes avec les entreprises sur le site de l'aéroport dont l'International de montgolfières;
- réduire les dépenses d'exploitation, maximiser les revenus et les retombées économiques;
- réaliser une série d'études complémentaires, dont :
 - Étude sur le climat sonore et mise en place d'un comité sur la gestion du bruit;
 - Étude permettant d'évaluer l'impact de la fermeture de pistes.
- développer et déployer une stratégie de démarchage pour attirer des entreprises du secteur aéronautique;
- assurer les démarches permettant de circonscrire le secteur d'activité à privilégier dans la perspective de créer un pôle d'excellence sur le territoire de l'aéroport.

Le plan d'affaires prévoit le déploiement d'un plan d'action de long terme avec un plan d'investissement. Cette étape sera réalisée suite aux consultations publiques.

Il s'agit pour la Ville d'une occasion unique de mettre en valeur un immense terrain et de se donner un avantage compétitif au niveau régional et provincial. Cette orientation de développement qui propose une double vocation au site présente de nombreux avantages. Elle offre entre autres l'opportunité de :

- réduire les dépenses d'exploitation et d'immobilisations à court terme en concentrant les mouvements sur une seule (1) piste sans nuire aux utilisateurs;
- conserver les activités aéronautiques et les opportunités de développement d'affaires pouvant s'y greffer dans le futur ;
- poursuivre les projets de développement se rapportant directement à la présence des pistes (construction de hangars privés ou de la Défense nationale);
- respecter les ententes locatives avec les propriétaires d'aéronefs actuels et les entreprises actuellement sur le site, dont le maintien de la tenue de l'International des montgolfières;
- préserver les besoins actuels et les activités des Cadets de l'Air de la Défense nationale;
- attirer éventuellement des investissements privés suivant une démarche concertée avec les acteurs économiques.

UN COMITÉ AVISEUR CRÉDIBLE ET REPRÉSENTATIF

Le 19 décembre dernier, lors de la séance du conseil municipal de la Ville, la création d'un comité aviseur a été officialisée par résolution. Dans le but d'assurer la gestion et le développement optimal du site de l'aéroport, ce comité regroupera toutes les parties prenantes.

La mission du comité aviseur de l'aéroport est de mettre en place les conditions requises pour favoriser le développement et les retombées économiques à court terme ainsi qu'à optimiser les revenus. Ce comité devra proposer également des recommandations et coordonnera la réalisation des études requises pour atteindre les cibles fixées à la suite du processus de consultation publique.

Le comité sera composé de 10 personnes, soit :

- un président;
- un représentant d'une entreprise du secteur privé;
- deux citoyens;
- un délégué du Conseil économique et tourisme du Haut-Richelieu;
- un délégué du Centre technologique et industriel du Haut-Richelieu;
- un délégué de l'Association des pilotes et propriétaires de hangar de St-Jean-sur-Richelieu;
- un délégué de Vigilance Aéroport St-Jean;
- un délégué du Développement économique de la Ville;
- et du directeur de l'aéroport.

Monsieur Pierre-Paul Pharand a été nommé président du comité aviseur. M. Pharand a mené une première carrière dans les Forces armées canadiennes et cumule plus de 20 ans à l'emploi d'Aéroports de Montréal (ADM). Son leadership, sa connaissance du secteur aéroportuaire et du développement aérien constituent un atout pour l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu.