



VILLE DE  
**SAINT-JEAN-  
SUR-RICHELIEU**

**Rapport des recommandations au conseil municipal**

**Comité aviseur - Aéroport de Saint-Jean  
Rapport préliminaire**

**Déposé le 23 août 2017**

## Table des matières

Table des matières.....	2
1 INTRODUCTION.....	3
2 RÉSUMÉ DE LA DÉMARCHE ET APPROCHE PRÉCONISÉE .....	4
2.1 Rencontre avec les gens d'affaires.....	4
2.2 Organisation d'une journée Portes ouvertes à l'aéroport .....	4
2.3 Consultation publique.....	4
2.4 Travaux du comité aviseur .....	4
3 ANALYSE ET PRINCIPALES RECOMMANDATIONS PAR DOMAINE D'INTÉRÊT .....	5
3.1 Opération et exploitation .....	5
3.2 Développement et revenus.....	6
3.3 Gouvernance.....	8
3.4 Acceptabilité sociale.....	9
4 PLAN D'ACTION.....	11
4.1 Vision de développement.....	11
4.2 Phase I - Plan d'action à court terme.....	12
5 CONCLUSION .....	13
ANNEXE A.....	14
ANNEXE B.....	17
ANNEXE C.....	23
ANNEXE D.....	27

## 1 INTRODUCTION

En 2016, le conseil municipal lançait un exercice de réflexion dans le but de doter son aéroport d'un plan de développement maximisant le potentiel de développement économique des installations. La firme Abscisse Recherche fut embauchée à titre d'accompagnateur. Lors du dépôt de son rapport, Abscisse recommandait de créer un comité aviseur composé d'acteurs locaux, ce que le conseil municipal fit par résolution le 19 décembre 2016.

Dans le cadre où la Ville a déjà annoncé en février 2016 sa volonté d'assurer la pérennité de l'aéroport de Saint-Jean, le comité a reçu comme mission de mettre en place les conditions requises pour favoriser le développement et les retombées économiques à court terme de l'aéroport ainsi que de minimiser les coûts et accroître les revenus de l'aéroport.

Le comité est composé de :

Pierre-Paul Pharand Président du comité	Vice-président, Exploitation, infrastructures aéroportuaires et développement aérien, Aéroport de Montréal
Sophie Latour	Coordonnatrice au Développement économique, Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu
Luc Côté	Directeur, Aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu
Renel Bouchard	Président, Conseil économique du Haut-Richelieu
Edouard Bonaldo	Directeur général, Centre technologique et industriel du Haut-Richelieu
Robert Perreault	Président, Association des pilotes et propriétaires de hangars de Saint-Jean-sur-Richelieu
Raymond Boucher	Président, Vigilance Aéroport Saint-Jean
Jean-François Bessette	Président, Roméo Bessette et fils
Robert Quesnel	Retraité, Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu
Alain Papillon	Propriétaire, Groupe immobilier Papillon inc.

Le présent rapport en est un d'étape puisque de nombreuses questions nécessitent d'être répondues avant d'en venir à des conclusions et des recommandations soutenant l'atteinte des objectifs de la mission du comité.

## 2 RÉSUMÉ DE LA DÉMARCHE ET APPROCHE PRÉCONISÉE

Dans un but de colliger des données et dans un désir de mener un exercice inclusif et constructif, quatre initiatives ont été réalisées :

### 2.1 Rencontre avec les gens d'affaires

---

Le 17 février 2017, la Chambre de commerce et de l'industrie du Haut-Richelieu a organisé un petit-déjeuner où les gens d'affaires ont pris connaissance de la proposition de développement présentée par la Ville. Ils ont également formulé des commentaires et posé des questions à cette occasion à la Ville. Le compte rendu en Annexe A a été compilé par la firme AGC Communications inc.

### 2.2 Organisation d'une journée Portes ouvertes à l'aéroport

---

Le 18 février 2017, de 10 h à 16 h, la Ville a convié la population à une journée de consultation sur le site de l'aéroport. Par le biais de cette initiative, les participants ont été informés du projet et ont pu formuler leurs commentaires et faire des propositions à la Ville. Concrètement, ils ont reçu de l'information sur l'aéroport et sur la proposition faite par la Ville, participé à une table ronde de discussions, contribué à un atelier participatif et enfin, ils ont eu la possibilité de visiter le site aéroportuaire à bord d'une navette. Le compte rendu en Annexe B a été compilé par la firme AGC Communications inc.

### 2.3 Consultation publique

---

Le site internet dédié à la consultation sur l'aéroport (<http://consultationaeroport.sjsr.ca/>) a aussi permis aux citoyens de s'informer et se positionner sur la proposition de la Ville concernant l'aéroport en tout temps. Les citoyens ont pu déposer et transmettre leurs commentaires et mémoires sur le microsite de la consultation, par courriel ou en personne aux bureaux de la Ville, et ce, jusqu'au 17 mars 2017. Une synthèse des commentaires reçus se trouve en annexe C. Les faits saillants de l'exercice de consultation sont présentés en Annexe D.

### 2.4 Travaux du comité aviseur

---

Le comité aviseur s'est rencontré aux dates suivantes : les 2 février, 8 mars, 22 mars, 5 avril, 19 avril, 3 mai et 15 mai 2017. Ses travaux se sont structurés autour de quatre grands thèmes formant le corps du présent rapport : opérations et frais d'exploitation, revenus et développement, gouvernance ainsi qu'acceptabilité sociale. L'objectif fut de développer des consensus autour des recommandations à soumettre au conseil municipal.

## 3 ANALYSE ET PRINCIPALES RECOMMANDATIONS PAR DOMAINE D'INTÉRÊT

### 3.1 Opération et exploitation

---

L'aéroport ne peut pas fonctionner sans maintenir sa certification auprès de Transports Canada (TC). Actuellement, les non-conformités identifiées ont mené à une surveillance accrue de la part des inspecteurs de TC et nécessitent un vigoureux plan de rétablissement. Ceci implique, entre autres, l'assignation de ressources humaines et financières à court terme pour mettre à jour le *Manuel d'exploitation d'aéroport* (MEA), incluant le Plan de gestion de la sécurité des opérations côté piste et le Plan des mesures d'urgence. S'il devait y avoir un accident aéronautique, les risques associés à la responsabilité civile et pénale ainsi qu'à la réputation de la municipalité sont jugés actuellement importants.

Dans le cas des infrastructures aéroportuaires, l'état des surfaces n'est pas documenté. Il est donc essentiel qu'une étude menée par une firme professionnelle soit complétée dans les plus brefs délais pour que les décisions clés relatives aux investissements soient prises (ex. : entretien, abandon, etc.). Par exemple, il est impossible de donner suite à la recommandation d'Abscisse Recherche sur le nombre de pistes sans connaître l'état de celles-ci. Par ailleurs, le drainage pose un problème inquiétant puisque la difficulté d'évacuation de l'eau entraîne des problèmes de sécurité et attire une faune indésirable. Cette étude viendra mieux circonscrire l'ampleur du problème.

La capacité du site tant au niveau des activités aéronautiques que de l'occupation des sols est sous exploitée. La mixité du trafic et principalement les opérations des montgolfières (montage et démontage du site) engendrent des contraintes importantes pour l'implantation de nouvelles activités aéroportuaires.

Finalement, les frais réels d'exploitation ne sont pas connus considérant la comptabilité actuelle des dépenses. Il est nécessaire de réviser l'approche administrative et comptable afin que l'intégralité de toutes les dépenses relatives aux opérations soit imputée à un centre de coûts aéroportuaire. Cette nouvelle méthode permettra de mieux comprendre et de suivre l'évolution de la situation financière. La Ville entend réviser, à compter de 2017, la façon dont les dépenses seront comptabilisées.

#### Recommandations

- Assigner les ressources nécessaires dans les plus brefs délais pour la mise aux normes du MEA.
- Attribuer un contrat pour l'inspection des infrastructures composant l'aire de manœuvre.
- Revoir les conditions d'utilisation du site par le festival des montgolfières.
- Établir un centre de coûts et un budget spécifiques à l'aéroport.

## 3.2 Développement et revenus

### Opportunités de développement

En termes de développement, le site suscite de l'intérêt. Toutefois, l'incertitude au niveau des orientations de développement et de la vocation à long terme du site n'a pas permis, au cours des dernières années, de favoriser son développement. De plus, certains investissements et réaménagements seraient nécessaires afin de favoriser certaines activités, rendre le site plus attractif et pour offrir un service plus complet tant aux entreprises, aux propriétaires d'aéronefs et à la clientèle de passage.

Un certain nombre d'entreprises dont plusieurs écoles de pilotages (privées et militaire), des entreprises dans la fabrication et l'entretien d'aéronefs et des services touristiques ont approché des usagers de l'aéroport pour faire part de leur intérêt à l'égard de St-Jean. De plus, l'industrie du drone et le créneau industriel de la défense et de la sécurité semblent offrir des opportunités intéressantes de développement et d'autres discussions sont en cours au niveau industriel. Une superficie de plus de 30 000 m<sup>2</sup> est actuellement disponible au développement.

À titre d'exemple, voici les principaux vecteurs de développement identifiés à court terme :

Pistes de développement		Contacts
<b>438<sup>e</sup> Escadron tactique d'hélicoptères</b>	Recherchent actuellement un aéroport pour s'implanter.	Jean Rioux
<b>Pilatus</b>	Entreprise souhaitant s'établir à l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu, ceux-ci ont contactés Robert Perreault pour lui faire part de leur projet de nouveau jet.	Levaero Aviation
<b>Drones</b>	L'industrie du drone est présente à l'aéroport. Des démarches sont en cours avec Nav Canada et Transports Canada afin de permettre la formation de pilotes en zone contrôlée.	Centre d'aide aux entreprises Haute-Montérégie
<b>Entretien d'aéronefs</b>	Deux entreprises ont manifestés leur intérêt à ce jour.	Laurentide Aviation (Les Cèdres) Rayair (St-Hyacinthe)
<b>École de pilotage d'avions ultra-légers</b>	Une entreprise a déjà manifesté son intérêt auprès de l'APPH de Saint-Jean-sur-Richelieu.	
<b>Défense et sécurité nationale</b>	Développement de ce créneau industriel (ACCORD). Location d'espaces et peu d'activités aériennes. Services de formations reliés au créneau.	Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation

Pistes de développement		Contacts
<b>Formation Ground operators</b>	Formation sur les équipements roulants utilisés sur une piste. Centre de formation sur le maniement des véhicules ou garagistes.	
<b>Services touristiques</b>	Entreprise offrant des tours d'hélicoptères.	Héli Mistral Service
<b>École de pilotage</b>	Les entreprises ont manifesté leur intérêt plusieurs fois.	NetEase Stratos Aviation
<b>Formation de pilotes avec certification reconnues d'étude universitaire</b>	Une institution universitaire québécoise est entrée en contact avec la Ville pour la possibilité d'offrir ce type de formation.	

Les pistes identifiées sont des pistes d'opportunités dont la faisabilité et la concrétisation n'ont pas été démontrées.

Du côté récréatif, le site suscite aussi de l'intérêt pour la construction d'hangars et le stationnement d'aéronefs. Une superficie approximative de 4 000 m<sup>2</sup> est actuellement disponible au développement.

Aucune stratégie de démarchage, de communication et de promotion n'a été mise de l'avant afin de positionner l'aéroport de Saint-Jean à l'échelle québécoise et sur des marchés extérieurs.

## Revenus

Pour assurer la pérennité du site et générer des revenus à long terme, la location des terrains demeurent la voie à privilégier. Il est cependant essentiel d'offrir des baux de longue durée afin de favoriser l'investissement et l'augmentation du nombre de locataires. Le prix de location pourrait être augmenté de l'ordre de 8 à 10 % à moyen terme.

Peu importe les opportunités de développement, il ne sera pas possible d'éliminer le déficit d'exploitation à court terme et même à plus longue échéance. Toutefois, il est essentiel de générer plus d'activités, d'investissements et de favoriser la création d'emplois.

## Recommandations

- Embaucher une personne ressource afin d'effectuer du démarchage dans le but de valider les possibilités de développement identifiées.
- Réviser la grille tarifaire des services offerts.
- Réviser le tarif de location et les conditions contractuelles.

### 3.3 Gouvernance

---

La Ville est actuellement propriétaire exploitant de l'aéroport.

Les deux modèles les plus courants de gouvernance sont :

- la Ville demeure propriétaire exploitant donc responsable de l'entretien, de l'exploitation et du développement (statu quo).
- la mise en place d'un organisme à but non lucratif (OBNL) avec lequel la Ville signe un bail d'exploitation.

La situation de l'aéroport n'est pas favorable à la prise en charge de l'exploitation par un organisme. L'exploitation et le maintien de la certification, l'état des revenus générés, l'incertitude relative aux investissements nécessaires en infrastructures, les opportunités de développement restreintes et les revenus limités rendent la situation peu attrayante pour un investisseur. De plus, le risque financier demeure important à court et moyen terme.

Par ailleurs, il faut noter que l'Association des pilotes et propriétaires de hangars de CYJN<sup>1</sup> a élaboré un plan d'exploitation et de développement dont leur président est un ardent défenseur. Le plan comporte de bonnes idées mais les assises financières doivent être évaluées plus en profondeur car elles semblent fragiles. D'ailleurs, ce plan devrait être considéré dans tout exercice d'appel d'offres aux OBNL qui pourraient être intéressés à assumer la gouvernance de l'aéroport. De plus, le conseil économique et tourisme du Haut-Richelieu, appuyé par le Centre d'aide aux entreprises, a proposé de créer un comité permanent pour promouvoir le développement de l'aéroport.

Dans les circonstances, il serait préférable de renforcer la gestion actuelle de l'aéroport au sein de l'administration municipale en attendant que le contexte favorise la prise en charge des opérations par un organisme sans but lucratif à caractère plus aéroportuaire. Entre-temps, l'embauche d'une personne ressource dédiée à 100 % à la conformité réglementaire, à l'exploitation sûre et sécuritaire ainsi qu'à l'entretien des infrastructures est essentiel. Cette personne verra non seulement à préserver la certification de l'aéroport, mais sera un joueur clé dans les efforts soutenant un développement commercial du site.

#### Recommandations

- Maintenir à court terme le modèle municipal actuel de gouvernance.
- Embaucher une personne-ressource qualifiée pour le maintien de la certification et l'exploitation de CYJN.
- Mener une analyse sur le modèle de gouvernance de l'organisme à but non lucrative.

---

<sup>1</sup> L'aéroport régional de Saint-Jean-sur-Richelieu est désigné « CYJN » (aérodrome enregistré) selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.) et Transports Canada.



### 3.4 Acceptabilité sociale

---

La responsabilité la plus importante pour le gestionnaire d'un aéroport est d'assurer la sûreté et la sécurité des opérations. Ensuite, un sain équilibre est recherché entre la rentabilité, l'offre de services (nature et niveau de service) et l'acceptabilité sociale. Par acceptabilité sociale, on réfère au résultat d'un processus par lequel les parties concernées conviennent ensemble des conditions minimales à mettre en place pour qu'un projet, un programme ou une politique s'intègre harmonieusement, à un moment donné, dans son milieu d'accueil (Julie Caron-Malenfant et Thierry Conraud, extrait du *Guide pratique de l'acceptabilité sociale : pistes de réflexion et d'action*, Éditions DPMR, 2009).

Tous les aéroports en milieu urbain se retrouvent avec des enjeux d'acceptabilité sociale qui mènent à des approches corporatives et opérationnelles spécifiques aux différents aéroports. Ainsi, dans les efforts de développement de CYJN, chaque initiative devrait être analysée en fonction des critères suivants :

- 1) Existe-t-il des risques à la sécurité des opérations ?
- 2) Est-ce rentable?
- 3) Est-ce qu'elle cadre dans la vision de développement de l'organisme ?
- 4) Représente-t-elle des défis au niveau de l'acceptabilité par la population ? Si oui, existe-t-il des mesures de mitigation pouvant mener à un consensus ?

Dans le cas de CYJN, le principal enjeu est le bruit réel et perçu des aéronefs à certaines heures du jour / semaine, en particulier, les activités de posés/décollés des écoles de pilotage. Sans être exhaustive, voici une liste de mesures de mitigation possibles :

- Établir, en collaboration avec Nav Canada, des routes préférentielles et des approches normalisées;
- Restreindre les heures d'opérations;
- Publier des mesures de bruit ambiant;
- Inclure aux baux des conditions d'exploitation liées au bruit;
- Répartir et limiter le nombre de mouvements par pistes;
- Interdire des types d'aéronefs bruyants.

Le représentant de Vigilance Aéroport Saint-Jean estime que les conclusions énoncées relatif à l'acceptabilité sociale dans le compte rendu compilé par AGC Communications inc. ne reflètent pas une consultation basée sur l'intégralité des participants dont plusieurs auraient exprimé leur opposition complète ou partielle au développement de l'aéroport.

Il existe un soutien au développement aéroportuaire, mais il y a des attentes bien définies en ce qui a trait aux questions de santé publique et de qualité de vie des riverains de l'aéroport, entre autres, la gestion du climat sonore. Il est donc essentiel de

mener une étude sur le bruit ambiant pour déterminer la situation prévalant actuellement. Il sera plus facile ensuite de déterminer les mesures de mitigation pouvant être nécessaires vis-à-vis chaque initiative de développement.

### **Recommandations**

- Mener une étude du bruit ambiant et des projections basés selon l'achalandage causés par les activités aéroportuaires dès cet été.

RAPPORT PRÉLIMINAIRE

## 4 PLAN D'ACTION

### 4.1 Vision de développement

---

Le plan d'action à court terme s'échelonne sur une période de 6 à 8 mois. Il se décline en cinq étapes préalables et essentielles à la réalisation du plan d'action quinquennal. Ces cinq étapes offriront un portrait concret et à jour de l'exploitation du site aéroportuaire et permettront de valider les opportunités de développement à court terme. Ces informations sont à la base d'une réflexion complète à l'égard du maintien et du développement du site.

RAPPORT PRÉLIMINAIRE

## 4.2 Phase I - Plan d'action à court terme

Objectifs	Actions et moyens	Ressources	Échéancier	Résultats attendus
<b>Opération et exploitation</b>				
Établir un centre de coûts et un budget spécifiques à l'aéroport	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identification de tous les centres de coûts</li> <li>• Réalisation d'un budget prévisionnel sur 3 ans</li> </ul>	Interne	Automne 2017	Centre budgétaire spécifique à YJN permettant le suivi des coûts et revenus
Établir un état de situation des infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Évaluation des infrastructures et des équipements composant l'aire de manœuvre et l'aire de trafic</li> <li>• Établir un calendrier d'entretien et d'investissements</li> </ul>	Externe Budget 15 000 \$	Été 2017	Rapport technique et plan d'investissement
Assurer la mise aux normes réglementaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Embauche d'un contractuel pour la mise aux normes et assurer le suivi</li> </ul>	Externe 50 000 \$	Automne 2017	MEA et SGS
<b>Développement et revenus</b>				
Accompagner et assurer le suivi des opportunités de développement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Validation du potentiel des opportunités identifiées</li> <li>• Identification de nouvelles opportunités</li> </ul>	Externe 30 000 \$ à 50 000 \$	Automne 2017	Plan de développement du site et des activités
Revoir les conditions d'utilisation du site par le festival de montgolfières	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Établissement d'une nouvelle entente contractuelle</li> </ul>			
<b>Gouvernance</b>				
Assurer une exploitation sûre et sécuritaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Embauche d'un contractuel pour la mise aux normes et assurer le suivi</li> </ul>	Externe 50 000 \$	Automne 2017	
<b>Acceptabilité sociale</b>				
Réaliser une étude sur le climat sonore	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en place d'un comité de gestion du bruit</li> <li>• Appel d'offres public</li> <li>• Étude terrain et modélisation</li> </ul>	Externe 50 000 \$	Automne 2017	Mise en place de mesures d'atténuation et de restrictions de vol

Lorsque la Phase I sera terminée, un plan à plus long terme pourra être élaboré.

## 5 CONCLUSION

Concrétiser la décision de développer le site aéroportuaire johannais comporte plusieurs étapes. Le manque d'information quant au niveau réel des dépenses, de l'état des infrastructures et des opportunités réelles de développement requiert une approche par étape qui prolonge le délai dans la prise de décisions stratégiques. Néanmoins, il existe une volonté de développement et un soutien au projet qui favorisent sa réalisation. Il est toutefois sans équivoque que tous les projets devront être évalués en fonction de quatre conditions :

1. Existe-t-il des risques à la sécurité des opérations?
2. Est-ce rentable?
3. Est-ce qu'il cadre dans la vision de développement du site?
4. Représente-t-il des défis au niveau de l'acceptabilité sociale?  
Si oui, existe-t-il des mesures de mitigation pouvant mener à un consensus?

Nous profitons de l'occasion pour remercier les membres du comité aviseur pour leur implication dans cette première étape : la Chambre de commerce et de l'industrie du Haut-Richelieu, le Conseil économique et tourisme du Haut-Richelieu, le Centre technologique et industriel du Haut-Richelieu, l'Association des pilotes et propriétaires de hangars de Saint-Jean-sur-Richelieu, Vigilance Aéroport St-Jean ainsi que les citoyens tant privés que corporatifs qui se sont impliqués dans la consultation et au sein du comité.

RAPPORT PRÉLIMINAIRE

**ANNEXE A**

**Tableau 1**  
**Commentaires et questions recueillis lors de la consultation avec les gens d'affaires -17 février 2017**

1. Respect des ententes avec les entreprises sur le site	
Commentaires	Fréquence
AUCUN COMMENTAIRE DANS CETTE SECTION	
2. Réduire les dépenses d'exploitation et maximiser les retombées économiques	
Commentaires	Fréquence
2.1 Est-ce que la contribution économique de la tour de contrôle a été calculée et sera rendue publique?	1
2.2 L'absence d'orientations claires pour l'aéroport maintient l'incertitude vis-à-vis du développement économique général de la Ville.	1
2.3 Qu'est-ce qui fait que l'aéroport est déficitaire et à combien se chiffre le déficit?	1
2.4 Est-ce que les revenus seraient beaucoup plus importants si l'on élimine la vocation aéroportuaire et si on redéveloppe en fonction d'un nouveau zonage? Est-ce que toutes les pistes de développement ont été	1
2.5 Est-ce que l'école des cadets va quitter si la tour de contrôle ferme? Et quelle serait la perte de revenus liée à cet enjeu?	1
3. Développer un pôle d'excellence (aéronautique ou autres domaines connexes)	
Commentaires	Fréquence
3.1 Il faut regarder plus loin que les marchés existants actuels (comme l'auto volante).	2
3.2 Depuis la dernière année, il y a eu un investissement important pour la construction de hangars privés.	1
3.3 Le H2 a déjà une expertise en place dans la mesure où on essaie d'y développer des projets de haute technologie surtout dans le domaine aéronautique (exemple : avion électronique et drone).	1
4. Évaluer la faisabilité de concentrer sur une seule piste (11/29) l'ensemble des mouvements	
Commentaires	Fréquence
4.1 Est-ce que le fait d'avoir trois pistes plutôt qu'une constitue un avantage concurrentiel?	4
4.2 Si on élimine deux des trois pistes, allons-nous perdre automatiquement la tour de contrôle? Conserver la tour de contrôle, car elle diminue la présence de cowboy.	2
4.3 Est-ce que la fermeture de deux pistes nous permettrait de gagner de l'espace intéressant pour un projet de développement?	1

5. Gestion des nuisances liées à l'aéroport	
<b>Commentaires</b>	<b>Fréquence</b>
5.1 Les ennuis causés par le bruit ne devraient pas conduire à l'interdiction des avions.	1
6. Autres propositions innovantes	
<b>Commentaires</b>	<b>Fréquence</b>
6.1 Il faudrait d'abord identifier les besoins pour les développements futurs de l'aéroport et ensuite se questionner sur ce que l'on garde ou enlève.	1
6.2 Avez-vous sondé ce qui se passe de l'autre côté de la frontière (Plattsburgh et Burlington, etc.)?	1
6.3 Est-ce que la décision de reculer devant l'école de pilotage constitue un passif pour les investisseurs privés qui pourraient avoir la volonté de venir s'installer à Saint-Jean-sur-Richelieu?	1

RAPPORT PRÉLIMINAIRE



RAPPORT PRÉLIMINAIRE

**ANNEXE B**

**Tableau 2**  
**Commentaires et questions recueillis lors de la consultation publique du 18 février**  
**Résultats de la table ronde de discussion**

1. Respect des ententes avec les entreprises sur le site	
Commentaires	Fréquence
1.1 Changer la vocation irait à l'encontre des baux en place.	1
1.2 Il faut conserver la vocation aéroportuaire et les activités de la tour de contrôle.	9
1.3 Est-ce que la Ville a évalué les conséquences engendrées par le changement de vocation du site?	1
1.4 Conserver la tour de contrôle. Celle-ci joue un rôle important dans le contrôle des nuisances. D'une part, elle diminue la présence de cowboy, d'autre part, elle peut exiger que les pilotes utilisent d'autres pistes pour décoller et atterrir que celle qui passe au-dessus des habitations riveraines.	9
1.5 Protéger le Festival de montgolfières	1
1.6 Respecter et développer les relations avec l'Association des pilotes ainsi qu'avec les cadets. Ces deux utilisateurs peuvent contribuer à développer et maintenir des pratiques qui permettent de réduire le bruit et les nuisances pour les riverains.	3
1.7 Réduire le temps de fermeture des pistes causé par le Festival des montgolfières. Cette fermeture concentre le bruit sur une seule piste et augmente les nuisances sonores pour les riverains.	1
2. Réduire les dépenses d'exploitation et maximiser les retombées économiques	
Commentaires	Fréquence
2.1 Accepter la venue d'écoles de pilotage afin d'augmenter les retombées économiques.	4
2.2 Facturer les visiteurs, soit les pilotes venant des autres aéroports.	2
2.3 Développer un milieu de vie autour de l'aéroport, par exemple en installant un chalet d'accueil avec un restaurant, un petit musée de l'aviation, etc.	3
3. Développer un pôle d'excellence (aéronautique ou autres domaines connexes)	
Commentaires	Fréquence
3.1 Nous devons adopter une vision à long terme, car le domaine aéronautique est en pleine croissance.	1
3.2 Explorer la possibilité d'un développement industriel sur le site.	4
3.3 Explorer les possibilités d'un dézonage pour accepter des entreprises du domaine non aéronautiques.	6
3.4 Encourager l'implantation d'une entreprise de maintenance dans l'aéroport.	1
3.5 S'inspirer des aéroports nationaux pour se développer.	1

4. Évaluer la faisabilité de concentrer sur une seule piste (11/29) l'ensemble des mouvements	
Commentaires	Fréquence
4.1 Conserver les 3 pistes afin d'amoindrir en répartissant les vols et les bruits afférents sur les 3 pistes. Des objectifs de sécurité devraient aussi nous guider à cet égard.	24
4.2 En faveur de l'agrandissement la piste 11/29.	2
4.3 En défaveur du prolongement de la 11/29 parce que ça risque d'attirer de plus gros avions. Construire un tunnel au besoin.	3
4.4 Allonger plutôt la piste 06/24 pour lui donner la même longueur que la 11/29. Cela changerait le trafic d'endroit et répartirait mieux les inconvénients liés au bruit pour les riverains de l'aéroport.	1
4.5 Y a-t-il de l'espace pour le développement économique sans la fermeture des 2 pistes?	1
4.6 Utiliser la 06/24 et la 02/20 pour autre chose que des posés-décollés.	1
4.7 La 06/24 devrait être la piste conservée.	1
4.8 Si on ferme les 2 autres pistes, il faudra mettre en place une piste d'urgence.	1
4.9 Changer le trafic aérien de sens pour que la boucle se fasse au-dessus de la zone agricole et de la carrière Bernier.	1
5. Gestion des nuisances liées à l'aéroport	
Commentaires	Fréquence
5.1 Il serait pertinent d'avoir dans le comité de gestion du climat sonore des experts audiologistes.	2
5.2 Les activités aéroportuaires actuelles sont incompatibles avec la vie de famille. Les actions de la Ville devraient miser sur les enjeux touchant le bien-être de sa population (santé et à l'éducation).	10
5.3 Une école de pilotage provoquerait trop de bruit supplémentaire.	3
5.4 Mettre en place des restrictions plus sévères pour les pilotes qui ne respectent pas les horaires de vol.	2
5.5 Les bruits causés par les mouvements incessants, notamment les posés décollés sont des irritants pour les riverains.	8
5.6 Existe-t-il une réglementation sur la hauteur des vols?	1
5.7 Déménagement de l'aéroport en zone non urbaine.	3
5.8 Les avions devraient seulement voler vers les zones non résidentielles.	1
5.9 Considérer les activités liées au VOR <sup>2</sup> à St-Blaise dans le cadre des études sur le climat sonore.	1
5.10 Installer des planeurs avec des moteurs électriques.	2
5.11 Les écoles de pilotage doivent montrer la meilleure façon de procéder aux élèves pour limiter le bruit.	1

<sup>2</sup> Le VOR (VHF Omnidirectional Range) est un système d'aide à la navigation aérienne.

5.12 Développer un meilleur contrôle des hélicoptères.	1
5.13 Ne pas permettre les hélicoptères en raison du bruit causé.	6
5.14 Interdire les vols acrobatiques.	2
5.15 La formation des cadets, qui cause beaucoup de bruit en raison des posés-décollés, pourrait être échelonnée toute la semaine et non uniquement les week-ends.	2
5.16 Mettre en place un protocole pour réglementer les posés-décollés.	2
5.17 Mettre rapidement en place un « comité de bruit » pour pouvoir notamment adresser des demandes à Nav Canada.	3
5.18 Sensibiliser les responsables du VOR aux nuisances dont ils sont responsables et travailler avec eux pour des changements de pratiques.	3
5.19 Évaluer la mise en place des zones de restriction de vols au-dessus du milieu urbain comme le font des aéroports comme Sherbrooke.	1
5.20 Mettre en place des moyens pour que les règlements concernant notamment la hauteur des vols soient respectés.	1
5.21 Sensibiliser Nav Canada afin que les activités de rotation soient faites très loin des résidences. Ces activités bruyantes peuvent être effectuées au-dessus de la zone agricole ou de la carrière Bernier.	1
<b>6. Autres propositions innovantes</b>	
<b>Commentaires</b>	<b>Fréquence</b>
6.1 Déplacer les planeurs et utiliser la section actuelle des planeurs pour développer un quartier résidentiel de propriétaires de hangars. Cette population engendrerait des retombées économiques.	1
6.2 Mettre en place un service de douane.	1
6.3 La Ville doit accepter les projets de développement, comme l'augmentation du nombre de hangars afin de réduire le déficit d'opération de l'aéroport.	2
6.4 Développer des serres d'agriculture industrielle sur le site aéroportuaire.	1
6.5 Mettre en place un site de recyclage d'avions.	1
6.6 Proposer des tours d'avion ou encourager la venue d'écoles de pilotage pour augmenter l'achalandage touristique.	4
6.7 Faciliter la mise en place d'une école de conduite de voiture à l'aéroport ainsi que la tenue d'événements d'autoslalom.	1
6.8 Mettre en place un protocole d'acquisition et de compensation pour les riverains si la Ville décide d'augmenter les activités de l'aéroport.	1

**Tableau 3**  
**Commentaires et questions recueillis lors de la consultation publique du 18 février**  
**Pistes de solution recueillies lors de l'atelier participatif**

	Accord	Désaccord
<b>1. Respect des ententes avec les entreprises sur le site</b>		
1.1 Maintenir la vocation aéroportuaire du site et conserver la tour de contrôle.	57	11
1.2 Conserver l'école de pilotage de montgolfières et les activités à l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu.	10	3
<b>2. Réduire les dépenses d'exploitation et maximiser les retombées économiques</b>		
AUCUN COMMENTAIRE DANS CETTE SECTION		
<b>3. Développer un pôle d'excellence (aéronautique ou autres domaines connexes)</b>		
3.1 Développer l'expertise en électrification des transports aéronautiques.	9	1
3.2 Développer un pôle d'excellence aéronautique et composite associé au CÉGEP, au Collège militaire ainsi qu'un centre de formation avec les écoles secondaires.	26	0
3.3 Instaurer un centre de recherche et de développement.	18	4
<b>4. Évaluer la faisabilité de concentrer sur une seule piste (11/29) l'ensemble des mouvements</b>		
4.1 Déplacer la piste 11/29 vers l'ouest (avec un tunnel pour la route).	1	4
4.2 Allonger la piste 11/29 vers la carrière pour des atterrissages plus sécuritaires et éloignés du secteur résidentiel.	16	2
4.3 Les 3 pistes devraient rester ouvertes pour des raisons de sécurité.	21	1
4.4 Garder la piste 24-09 ouverte au lieu de la piste 11/29.	1	23
4.5 Ne pas allonger la piste 11/29.	8	4
<b>5. Gestion des nuisances liées à l'aéroport</b>		
5.1 Accorder une réduction de taxes pour les résidences dans le couloir de l'aéroport.	1	0
5.2 Diminuer le bruit en utilisant des lanceurs pour les planeurs et en proscrivant les hélicoptères.	8	27
5.3 Dézoner le site pour en faire une zone agricole.	14	18
5.4 Rendre obligatoire l'installation de silencieux pour les avions.	8	6
5.5 Restreindre les vols d'entraînement d'hélicoptères.	6	0
5.6 Mettre au point avec NAV Canada et Transports Canada une procédure d'approche qui réduit le bruit.	3	27

5.7 Déménager l'aéroport à l'extérieur de la ville, dans une zone non résidentielle.	5	0
5.8 Développer un bureau pour les plaintes.	3	0
5.9 Ne pas accepter de projet d'école de pilotage ou autres projets similaires qui augmenteraient l'achalandage.	23	23
<b>6. Autres pistes de solutions innovantes</b>		
6.1 Organiser des visites touristiques des installations.	4	0
6.2 Utiliser l'aéroport pour promouvoir les entreprises aéronautiques.	6	0
6.3 Instaurer un centre de démarrage d'entreprise, pour aider et supporter les compagnies émergentes.	12	0
6.4 Organiser des sorties scolaires avec les écoles primaires et secondaires de la région pour que les jeunes découvrent leur aéroport, l'aviation et des opportunités d'emploi de qualité.	10	1
6.5 Attirer une école de pilotage.	37	15
6.6 Valoriser l'installation d'entreprises de réparation, de fabrication et de recyclage d'aéronefs/avions/hydravions.	40	0
6.7 Permettre des événements de sport automobile.	3	1
6.8 Intégrer à l'aéroport un service de transport d'urgence par hélicoptère.	6	1
6.9 Instaurer une base opérationnelle fixe (communément appelée FBO) qui est une base d'accueil pour les pilotes.	20	0
6.10 Établir un partenariat avec une faculté d'ingénierie (ex. : ÉTS <sup>3</sup> ) pour développer un programme de robotique adapté aux activités agricoles.	1	0
6.11 Établir un service de douanes.	20	3
6.12 Adapter les pistes pour les lignes aériennes vers les États-Unis, les autres provinces et ainsi recevoir de « gros transporteurs » et offrir des liaisons avec les autres métropoles.	8	4
6.13 Implanter un quartier résidentiel avec un hangar annexé à chaque maison.	8	0
6.14 installer un chalet d'accueil avec un restaurant accessible au public.	5	1
6.15 Développer un volet vacances qui assurerait des vols pour des voyages dans le sud, afin de faire compétition à l'aéroport de Plattsburgh.	6	1
6.16 Dézoner le site et installer des serres commerciales.	2	0
6.17 Attirer le marché du drone.	14	10
6.18 Développer le site de façon commerciale pour faire partie du pôle aéronautique canadien.	28	0
6.19 Construire davantage de hangars privés.	15	8

<sup>3</sup> École de technologie supérieure

RAPPORT PRÉLIMINAIRE

**ANNEXE C**

## PRINCIPAUX COMMENTAIRES SITE WEB, COURRIEL, COURRIER

### Thème : Pollution auditive et qualité de vie

La comparaison avec l'aéroport de Saint-Hubert paraissait dans certains commentaires. Ces derniers mentionnaient le fait que les maisons à proximité de l'aéroport de Saint-Hubert ont vu leur valeur immobilière baissée, et ce, en raison du bruit.

La concentration des activités sur une seule piste 11/29 déplaît. En effet, cette concentration risque d'accroître la pollution auditive et ainsi, détériorer davantage la qualité de vie des riverains. La primauté de la qualité de vie sur le développement aéroportuaire était partagée dans plusieurs commentaires. En effet, certains ont même interpellé la Ville en posant ce genre de question : la Ville est-elle vraiment préoccupée par l'intérêt des citoyens riverains?

Une non-intégration des écoles de pilotage dans le projet de développement aéroportuaire est proposée dans d'autres commentaires. En effet, ceux-ci se demandent quels sont les apports économiques de ces écoles et dénoncent les bruits incessants des posés-décollés et les vols à basse altitude.

**28 commentaires**

### Thème : Maintien de l'aéroport et suggestion de développement

Concernant les pistes de développement, mettre en place un volet réparation/fabrication d'avions constituerait un attrait pour les entreprises. La récupération du Festival aérien de Bromont par l'aéroport de Saint-Jean est dégagée comme source de développement. À cela s'ajoute le dézonage du terrain aéroportuaire afin de construire des zones industrielles, commerciales, résidentielles, des parcs. Certains commentaires sont à l'effet de proposer le développement des investissements privés.

Pour ce qui est du maintien, l'aéroport de Saint-Jean maintient le contact avec le monde extérieur. En maintenant le site aéroportuaire, nous continuons de respecter les ententes avec les entreprises déjà sur place, notamment l'International de montgolfières.

De façon presque unanime, la conservation des pistes a été préconisée pour des raisons de sécurité, mais aussi de développement.

Pour la gestion du bruit, des pistes de solution sont proposées, tels que le fonctionnement de l'aéroport durant seulement la journée ou encore l'érection de barrières sonores.

**15 commentaires**



### Thème : Impact de la fermeture des pistes

Le commentateur (ancien concepteur de l'aéroport) s'insurge contre la proposition de fermeture des pistes 02/20 et 06/24. Ci-dessous, un résumé succinct de son argumentaire.

La piste 06/24, bien que peu utilisée, reste une piste cruciale pour la sécurité. En effet, elle permet la séparation entre les planeurs et le trafic aérien. En ce qui a trait à la 02/20, elle fait office de voie de circulation pour la 11/29 (piste principale). Sans elle, les avions feront marche arrière. En plus, la 02/20 est prépondérante pour la formation des atterrissages au vent. Sur le plan économique, bâtir une voie parallèle à la 11/29 serait plus coûteux que de conserver RW 02/20. Cette idée de fermeture porterait préjudice au projet Seawind en particulier à son programme de formation et de ventes à ses clients.

Si la fermeture des deux pistes parvenait à être effective, la prochaine réduction de service serait la fermeture de la tour de contrôle. Sans tour, la Ville serait presque incapable de retrouver son statut d'aéroport d'entrée. Être un aéroport d'entrée serait synonyme d'essor pour le tourisme, les entreprises et serait bénéfique pour la création d'emplois.

#### **1 commentaire**

### Thème : activité aéroportuaire et faune aviaire

La contiguïté entre l'aéroport de Saint-Jean et les allers-retours fréquents de gros oiseaux préoccupent.

Au fil du temps, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu fait office de lieu de repos pour environ 200 000 oies blanches et bernaches canadiennes en automne et au printemps. La cohabitation entre les oiseaux et les activités aéroportuaires mériterait d'être étudiée.

#### **1 commentaire**

### Thème : des pistes de solution et commentaires généraux

L'International de montgolfières prend de plus en plus de place au sein de la région et accapare sur une longue période une très grande surface aéroportuaire. De plus, peu de champs agricoles s'appêtent à l'atterrissage de montgolfières.

L'étude d'une possibilité d'exploitation de notre aéroport comme un aéroport international doté d'un service douanier et d'un FBO (service d'accueil et d'entretien) me semble pertinente.

Afin d'alléger l'aéroport de Montréal, la mise en place de compagnies aériennes desservant des villes comme Ottawa, Toronto, Québec, New York, Orlando est à inclure.

Prévoir plus de stationnements extérieurs munis d'une prise de courant pour l'aviation générale ou petits avions.

La conservation d'une piste va de pair avec l'agrandissement de la 06/24 ou la conservation et l'agrandissement de la 02/20 et 11/29 pour faciliter les atterrissages lors des vents plus forts.

Ériger une ou des entreprises d'entretien et de mécanique d'avions. Plusieurs propositions de développement citées dans les commentaires :

- installation d'entreprises d'entretien
- spectacles aériens
- entreprises en recherche et développement
- exploiter le secteur des drones (Festival de drones)

Érection d'une école de pilotage (remplacement des pilotes près de leur retraite).

Introduction du concept d'utilisateur-payeur pour l'autofinancement des installations aéroportuaires.

Réglementer les posés-décollés.

Développer un corridor aérien vers la carrière.

Un commentaire remet en question le bienfondé de l'exercice de consultation mis en place par la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu.

**12 commentaires**

RAPPORT PRÉLIMINAIRE

**ANNEXE D**

## FAITS SAILLANTS DE LA CONSULTATION

La proposition de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu concernant son aéroport a suscité un grand intérêt de la part de nombreux citoyens et représentants d'organisations de la Ville et de la région. Au total, la consultation publique aura permis de rejoindre plusieurs centaines de personnes.

Lors de la Journée Portes ouvertes du 18 février 2017, 180 personnes ont participé à l'activité de consultation en s'informant et en se prononçant sur l'avenir et le développement du site.

La rencontre organisée conjointement avec la Chambre de commerce et de l'industrie du Haut-Richelieu a mobilisé, pour sa part, plus de 30 représentants de la communauté d'affaires régionale.

Depuis sa mise en ligne, le 3 février 2017 et jusqu'au 31 mai 2017, le microsite a reçu 1 155 visiteurs uniques (3 150 pages vues). Treize (13) personnes ont rédigé un commentaire et 17 mémoires ont été déposés dans le cadre de la consultation. De plus, une soixantaine de commentaires ont été transmis par courriel ou par la poste.

Tout comme le rapport d'Abscisse Recherche, la consultation publique de l'aéroport a permis de confirmer certains faits et de faire ressortir que:

- pour les riverains, l'enjeu principal est associé aux nuisances sonores des mouvements d'aéronefs;
- la valorisation du site aéroportuaire comme zone d'affaires (industrielle et commerciale) est bien perçue et souhaitable et ce, tant auprès de la population, des riverains et de la communauté d'affaires;
- l'implantation d'écoles de pilotage suscite de vives réactions et beaucoup d'insécurité à cause des nuisances sonores de la part des riverains;
- la fermeture de pistes suscite des réactions mitigées tant au niveau du développement à long terme du site qu'au niveau des nuisances avec la concentration des activités sur une seule piste.

En résumé, aucune planification n'a été réalisée depuis que la Ville est gestionnaire de l'aéroport afin d'assurer le développement du site et aucun moyen et action, tant humain que financier, n'a été mis en place pour assurer la pérennité du site et en faire une composante et un atout au développement économique de la Ville.