



MÉMOIRE
CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE BRUIT

Mars 2010

Présenté par

Josée Prud'homme, Présidente
CARGAIR ACADÉMIE DE L'AIR
6100 Route de l'Aéroport
Saint-Hubert Québec
J3Y 8Y9
(450) 656-1710
jprudhomme@cargair.com

Table des matières

1.	Historique	3
2.	Les années 2000	3
3.	Réputation Internationale de l'aéroport	4
4.	Retombées économiques	4
5.	Immobiliers à Saint-Hubert	5
6.	Servitude	5
7.	Les réalités économiques des écoles de pilotage	6
8.	Perspectives d'avenir	6
9.	Problématique du bruit effectué par les écoles de pilotage	7
10.	Notre division de nolisement aérien	7
11.	Recommandations	8

1. Historique

Cargair Ltée est une entreprise familiale œuvrant dans l'aviation au Québec depuis 1961. Important transporteur de brousse dans les années 1970 et 1980, Cargair est devenue école de pilotage en 1988 à Joliette avec 2 avions dans sa flotte. L'expérience du transport commercial de passagers jumelée à la formation de pilote ont permis à Cargair de faire l'acquisition de ses compétiteurs à Beloeil puis à Mascouche dans les années 1990. Malgré l'expansion, force était de constater que l'aéroport de Saint-Hubert représentait sur la scène québécoise le centre de formation de pilote par excellence. L'aéroport de Saint-Hubert abritait en effet la première école de pilotage à avoir vu le jour au Canada en 1929. L'engouement pour la formation de pilotes à Saint-Hubert dans les années 1980 et 1990 contribua à assurer la présence de pilotes francophones aux commandes aujourd'hui chez Air Transat et Air Canada. Afin d'assurer sa croissance et caressant l'objectif de l'international, Cargair transféra ses opérations de Beloeil à Saint-Hubert le 1^{er} juin 2001.

2. Les années 2000

Les attentats du 11 septembre 2001 vinrent brouiller les cartes de toutes les entreprises et individus impliqués dans l'aviation dans le monde. Il fallait dorénavant combattre la morosité du milieu. Alors que les opérateurs se relevaient à peine, le transfert de l'aéroport de Saint-Hubert à DASH-L en 2003/2004 et l'augmentation des frais aéroportuaires en découlant contribuèrent à la situation de crise dans laquelle nous étions tous plongés. Seule la passion vous guide !

Le développement de l'aéroport est redevenu au cœur des préoccupations en 2005/2006 en raison de la baisse drastique de leurs revenus. Il fallait faire de ce joyau régional un pôle de développement économique. L'histoire nous enseigne en effet que le développement des cités passait par l'aéroportuaire. L'administration de DASH-L dont le mandat principal est de développer le site aéroportuaire motiva les opérateurs à investir. Les projets de construction, de développement, de rénovations, d'agrandissement ont vu le jour. Les opérateurs ont investi des millions de dollars et contribuèrent au rayonnement de la grande ville de Longueuil.

3. Réputation internationale

Le Québec, dans sa grande région métropolitaine de Montréal, jouit d'une réputation internationale en aéronautique et en aérospatiale. Quant à la formation de pilote, notre crédibilité à l'international nous permet de se targuer de former les meilleurs pilotes au monde grâce à nos prix compétitifs bien sûr, mais aussi grâce à notre savoir, nos installations et nos conditions climatiques. La chaleur, l'humidité, la brume, les vents en travers de piste, le givre, le froid intense, la neige, la glace, les précipitations soudaines, les zones contrôlées, les grandes pistes d'atterrissage, les plus petites, celle en terre ou en gravier, etc. Le pilote formé à Saint-Hubert sur une période de 12 à 24 mois aura vécu toutes les expériences de vol enrichissant pour son carnet de route qui le suivra tout au long de sa carrière.

Les écoles de pilotage installées à Saint-Hubert rayonnent mondialement. Cargair a accueilli des étudiants provenant de 52 pays dans les 10 dernières années : France, Suisse, Belgique, Tunisie, Lybie, Algérie, Maroc, Madagascar, La Réunion, le Bénin, la Mauritanie, La Chine, Taiwan, Les Émirats, ne sont que des exemples. Les compagnies aériennes mondiales font confiance à Cargair pour la formation de leurs cadets. Localement, la présence d'individus provenant de tous les régions du Québec n'est pas négligeable : Val d'Or, Trois-Rivières, Sept-îles, Chibougamau, Saint-Zotique, Alma, Baie-Comeau, Chibougamau, etc.

4. Retombées économiques

Qu'ils proviennent de Val d'Or, Beijing, Tunis ou Alma, les étudiants s'installent majoritairement aux abords de l'aéroport, à Saint-Hubert ou à Longueuil, pour une période s'échelonnant de 12 à 24 mois. A titre de référence, Immigration Canada requiert de toute personne détenant un visa d'étude au Canada de faire la preuve qu'elle détient 18 000 \$ pour subvenir à ses besoins par année. Additionnés aux frais de formation qui varient entre 55 000 \$ et 75 000 \$, chacun des étudiants inscrit à une école de pilotage à Saint-Hubert a le potentiel d'investir entre 73 000 \$ à 100 000 \$.

Cargair Académie de l'Air accueille environ 150 étudiants étrangers par année pour un investissement dans notre région évalué entre 11 000 000 \$ et 15 000 000 \$ par année. Les experts multiplient les investissements directs par un certain facteur afin d'évaluer les retombées économiques directs et indirects d'une injection de fonds dans une économie locale. Sans nous prétendre économistes, les retombées d'une injection de 15 000 000 \$ dans notre économie locale sont considérables et nous motivent à continuer notre bon travail.

Dans la foulée des investissements à l'aéroport de Saint-Hubert après 2005, Cargair a investi des millions de dollars dans ses infrastructures, sommes colossales pour une petite PME familiale. La création d'emploi qui en découle porte le nombre d'employés chez Cargair à 96 personnes dont la majorité s'est installée à Saint-Hubert avec leur famille. Les chiffres publiés dénombrent 3000 personnes qui travaillent grâce à l'Aéroport de Saint-Hubert. Toute prise de position drastique sur l'avenir de l'aéroport aurait des conséquences désastreuses sur des milliers de personnes.

5. L'immobilier à Saint-Hubert

Dans le foulée des capitalisations effectuées par Cargair Ltée, 6 résidences furent acquises dans les quartiers visés par les membres du CAPAL. Relevez le défi de trouver une maison ou même un appartement à louer aux alentours de l'aéroport ! Soyez les premiers à visiter une maison à vendre sinon vous serez confrontés aux multiples pancartes à vendre sur lesquelles figurent les inscriptions « vendu en 11 jours », « vendu en 14 jours » ou « vendu » tout court. L'aéroport dérange peut-être certains citoyens, l'effervescence de l'immobilier dans les quartiers frontaliers démontre plutôt l'effervescence qui ceinture la zone aéroportuaire.

L'aéroport est présent à Saint-Hubert depuis 1926. Tous les actes de propriété informe les résidents lors de l'achat de leur maison, de la présence d'une servitude au bénéfice de l'aéroport. Nous souhaitons simplement que les résidents mécontents soient réalistes face à leur situation géographique. A titre d'exemple, tous les certificats de localisation ainsi que les actes d'achat des résidences acquises dans les dernières années stipulent :

DANS LE CERTIFICATION DE LOCALISATION :

Servitudes publiées

Mentionnées au titre d'acquisition : Les servitudes publiées sous les numéros 486 918 (zonage aéroport) et 13 325 158 sont mentionnées au titre d'acquisition.

DANS LES ACTES DE VENTE :

Désignation

TEL QUE le tout se trouve actuellement, avec toutes les servitudes actives et passives, apparentes ou occultes attachées audit immeuble, sans exception ni réserve de la part de l'Acquéreur, **notamment** sujet à une servitude en faveur de Bell Canada et Hydro-Québec publiée à Chambly sous le numéro 13 325 158 et à un règlement de zonage en faveur de l'aéroport de Saint-Hubert publié à Chambly sous le numéro 486 918.

6. Servitude

Le Vendeur déclare que l'immeuble est sujet à toutes les servitudes actives et passives, apparentes ou occultes, attachées audit immeuble, notamment :

Une servitude restrictive en hauteur en faveur du Ministère des Transports (Aéroport St-Hubert) publiée au bureau de la publicité des droits de la circonscription foncière de Chambly sous le numéro 486 918.

L'Acheteur s'engage à accorder gratuitement les servitudes requises pour fins d'utilisés publiques affectant l'immeuble et à accepter celles qui affectent déjà l'immeuble s'il y a lieu.

L'Acheteur par les présentes nomme et constitue le Vendeur ou toute autre personne désignée par lui, son procureur et mandataire spécial auquel il donne pouvoir de, pour lui et en nom : négocier, consentir, exécuter, établir et signer toute servitude d'utilité publique avec les autorités compétentes, sur une ou des parties situées le long des lignes arrières ou latérales ou les deux, du lot ci-dessus décrit et vendu. L'Acheteur promet ratifier et il ratifie par les présentes tous les actes posés par le Vendeur à titre de mandataire dans l'exécution du présent mandat.

Zonage

Un règlement de zonage en faveur de l'aéroport de Saint-Hubert publié à Chambly sous le numéro 486 918.

7. Les réalités économiques des écoles de pilotage

L'augmentation des primes d'assurances à des niveaux sans précédents, le prix de l'essence à la hausse, des frais d'exploitation, la température de plus en plus problématique qui limite les opérations au quotidien, l'achalandage en chute libre, il nous fallait survivre. Les contraintes budgétaires chez Nav Canada ont plus souvent qu'autrement limité nos opérations lors des journées de beau temps. Le manque de contrôleur aérien restreint à lui seul le trafic aérien par beau temps. Sans parler de la rénovation de la tour et des instruments qui de temps à autre engendrent des pertes de revenus considérables aux écoles de pilotage. La mauvaise météo enregistrée dans les dernières années à elle seule rend nos opérations difficiles et le respect de nos devoirs contractuels problématiques. Vous comprendrez donc que de livrer un combat contre les détracteurs de l'aéroport en raison du bruit causé par les avions des écoles de pilotage ne fait qu'augmenter notre coefficient de difficulté.

8. Perspectives d'avenir

Les besoins en formation de pilotes tributaires de la pénurie de pilote mondiale provoquées par la forte croissance économique de plusieurs pays dans le monde et par le départ massif à la retraite des pilotes dans les compagnies aériennes nous indiquent que la tendance se maintiendra. Par contre, la population peut être rassurée car l'augmentation du trafic des écoles a ses limites. La politique d'atténuation du bruit adoptée par DASH-L l'été dernier limite les heures d'opérations et le nombre d'avions dans le circuit de l'aéroport au même moment. Les citoyens n'ont donc pas à s'inquiéter que le bruit causé par les écoles de pilotage augmente de façon significative.

9. Problématique du bruit effectué par les écoles de pilotage


L'historique nous enseigne que les citoyens ont vécu une diminution du trafic aérien à l'aéroport de Saint-Hubert au début des années 2000. Les investissements et la force de notre économie tâchent à ramener la circulation aérienne à des niveaux bien en deçà des fortes années 1980.

Le problème résulte en notre unique objectif commun aux citoyens et aux écoles de pilotage : **profiter du beau temps.** Dès que le mercure descend sous la barre des -10 degrés Celsius, les opérations sont restreintes, voir arrêtées. La pluie, les nuages trop bas et le smog présents en saison estivale garde la flotte clouée au sol. Le couché du soleil tardif en mai et juin lorsque la température est clémente permet enfin les vols de nuit mais à des heures qui dérangent les citoyens. Aucun membre de notre personnel ou nos clients souhaitent voler tard la nuit ou très tôt le matin. Il ne faudrait prétendre à aucune mauvaise foi de notre part. Ils n'ont souvent pas le choix. De notre côté, les pressions contractuelles et les nombreuses contraintes opérationnelles mentionnées précédemment nous oblige à profiter de toutes les minutes où les vols d'entraînement sont possibles. De plus, comme un avion doit toujours décoller face au vent, le choix n'est pas le nôtre de décoller au dessus d'un quartier résidentiel la majeure partie du temps. Tous privilégient le décollage vers les champs et l'autoroute 30. La sécurité aérienne prescrit plusieurs procédures qui ne favorisent pas toujours l'atténuation du bruit.

Lorsque le soleil se pointe à l'horizon, les citoyens sont impatients de profiter de leur terrasse et les pilotes sont sur la ligne de départ et attendent l'autorisation de la tour pour enfin décoller !

10. Notre division de nolisement aérien



La compagnie Cargair Ltée, par sa division , opère une flotte de King Air destinée à une clientèle corporative et gouvernementale. Véritable taxi aérien, nous offrons une alternative aux aéroports non-desservis par les grandes lignes aériennes, de façon efficace et économique.

De la troupe de théâtre qui performe en région et souhaite rentrer chez eux après le spectacle à l'homme d'affaire qui doit quitter tôt le matin pour une réunion importante à Alma à 9h00, la flexibilité des heures d'opérations est au cœur de la survie d'un tel service.

Nous comprenons la problématique, par contre nous devons faire notre travail. Toutes mesures imposées aux opérateurs a des conséquences financières importantes. A titre d'exemple, requérir que nos appareils évitent de passer au-dessus des habitations après une certaine heure est légitime mais engendre des coûts d'environ 250 \$ à chaque fois. Multiplier cette somme par 6 avions en vol du lundi au vendredi qui rentrent après 18h00, la survie même de notre entreprise en découle.

11. Recommandations

Confrontés à des intérêts divergents, les citoyens mécontents et les opérateurs qui participent activement à l'activité économique de la région doivent gérer leur conflit avec respect. Les opérateurs ne se permettraient pas de requérir le déménagement de leurs détracteurs pas plus que ces derniers n'ont le droit d'exiger leur expropriation. Chacune des parties agit dans son droit le plus absolu, nous avons un devoir de cohabiter de façon ordonnée.

Les citoyens brimés dans leur qualité de vie dénoncent la politique d'atténuation du bruit adoptée par DASH-L en 2009 en l'accusant d'être trop permissive. Nous souhaitons d'abord qu'il la comprenne. Au surplus, les intervenants doivent comprendre que le resserrement de cette politique ne peut être envisagé car il occasionnerait des conséquences désastreuses sur les écoles de pilotage. Les écoles détiennent des baux à très long terme et pour ce faire ont du investir massivement dans leurs infrastructures. Brimer leurs opérations contreviendrait à l'essence même d'un bail qui est de permettre l'occupation et la jouissance des lieux pour un objectif bien particulier.

Nos recommandations sont les suivantes :

- a) Une meilleure gestion des plaintes ;
- b) Le respect à long terme de la politique d'atténuation du bruit en place ;
- c) L'installation d'équipements pour mesurer les décibels des avions 12 mois par année afin de mieux cerner les avions trop bruyants. Un tel système permettrait de « *monitorer* » les plaintes des citoyens en ayant accès à la source même du bruit ;
- d) L'agrandissement de la piste 24 gauche d'au moins 2800 pieds. Les avions prendraient ainsi suffisamment d'altitude avant de passer au dessus des quartiers résidentiels.