



DÉMARCHE PARTICIPATIVE CONJOINTE SUR L'AÉROPORT MONTRÉAL SAINT-HUBERT

DEUXIÈME PARTIE — RAPPORT

OFFICE DE PARTICIPATION PUBLIQUE DE LONGUEUIL

1^{er} novembre 2022

ONT PARTICIPÉ À CETTE DÉMARCHE

Pierre Batellier
Joanie Boulay
Julie Caron-Malenfant
Marie Depelteau-Paquette
Lizon Lévesque

Florence McNicoll
Elise Naud
Mercedes Pacho
Réda Rouabhia

Un remerciement spécial à Jennifer Plante.

Longueuil, le 1^{er} novembre 2022

Madame Catherine Fournier
Mairesse
Présidente du comité exécutif
Ville de Longueuil
Hôtel de ville de Longueuil
4250, chemin de la Savane
Longueuil (Québec) J3Y 9G4

Objet : Rapport sur la deuxième partie de la démarche participative conjointe sur l'Aéroport Montréal Saint-Hubert

Madame la Mairesse,

Par la présente, je vous remets le rapport de la deuxième partie de la démarche participative conjointe sur l'Aéroport Montréal Saint-Hubert menée par l'Office de participation publique de Longueuil en réponse au mandat qui lui a été confié par le comité exécutif de la Ville.

Équipement présent au sein du paysage longueuillois depuis près de cent ans, l'aéroport suscite de nombreux débats sur le territoire de la Ville de Longueuil et, plus largement, de la Rive-Sud de Montréal. Les intentions exprimées par le gestionnaire actuel de développer les activités de l'aéroport ont suscité à la fois intérêt et craintes auprès de la population et du milieu socioéconomique.

Les activités proposées par l'Office s'inscrivaient dans la continuité d'une démarche initiée par le député de Longueuil-Saint-Hubert, et de la consultation menée par le gestionnaire de l'aéroport il y a près d'un an. Ce sont 9 066 personnes qui se sont exprimées par les moyens que l'Office a mis à leur disposition, qui consistaient en un sondage représentatif et un questionnaire en ligne, ouvert à toute la population de Longueuil, ainsi qu'en un panel de 15 personnes, résidant à Longueuil et sélectionnées au hasard, dont le travail consistait à formuler un avis citoyen aux élu(e)s de Longueuil sur l'Aéroport Montréal Saint-Hubert.

Les résultats de la démarche nous indiquent clairement le besoin de compter sur une information à jour et fiable avant de s'engager sur la voie du développement de l'aéroport ainsi que la nécessité d'assurer le maintien de la qualité de vie de la population. L'augmentation des vols à l'aéroport est possible à certaines conditions, qui se trouvent dans l'avis citoyen préparé à votre intention.

Cette démarche constitue le premier mandat que la Ville de Longueuil confie à l'Office. À cet égard, nous tenons à souligner la participation exceptionnelle de la population de Longueuil – confirmant la pertinence d'aménager des lieux d'expression citoyenne, la collaboration des spécialistes et parties prenantes invitées, ainsi que le soutien des services de la Ville pour faciliter la promotion et la tenue des activités du panel citoyen alors que l'Office venait à peine d'être créé.

L'Office rend public ce rapport, ainsi que toute la documentation qui l'accompagne. Si vous le jugez opportun, je serai heureuse de me rendre disponible pour en faire la présentation aux élus concernés.

Je vous prie d'agréer, Madame la Mairesse, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,



Julie Caron-Malenfant



LES FAITS SAILLANTS

Le comité exécutif de la Ville de Longueuil a confié à l'Office de participation publique de Longueuil (l'Office) le mandat «*de tenir des activités participatives auprès de la population de la Ville de Longueuil sur le sujet du développement des activités de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert, plus particulièrement, mais non exclusivement, sur l'augmentation du nombre de vols en partance et à destination de l'aéroport*».

Le mandat de l'Office s'inscrit dans le cadre de la deuxième partie d'une démarche participative conjointe annoncée par la mairesse de Longueuil, Catherine Fournier, et le député fédéral de Longueuil-Saint-Hubert, Denis Trudel. Les activités de la première partie de cette démarche étaient sous la responsabilité de l'équipe du député de Longueuil-Saint-Hubert.

Pour réaliser son mandat, l'Office a mené les activités suivantes entre août et octobre 2022 :

- Un sondage auprès d'un échantillon représentatif de la population de la Ville de Longueuil;
- Un questionnaire en ligne, basé sur le sondage, ouvert à toute la population de la Ville de Longueuil;
- Un panel citoyen sur l'aéroport.

Le présent rapport porte exclusivement sur la deuxième partie de la démarche participative conjointe.

Malgré qu'elle eût été sursollicitée depuis un an sur le sujet, la population de Longueuil a été au rendez-vous. Les activités proposées par l'Office ont donné l'occasion à 9 066 personnes de s'exprimer sur le sujet de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert.

LES RÉSULTATS DE LA DÉMARCHE

Les résultats du sondage représentatif

Selon les résultats obtenus par Leger360.com auprès d'un échantillon représentatif de 1 001 personnes, la majorité des personnes résidant à Longueuil a entendu parler de l'intention de l'aéroport d'augmenter le nombre de vols (56 %) et de diversifier le type de vols (51 %) que celui-ci reçoit. Les résultats mettent en évidence qu'alors que 53 % des personnes qui résident à Longueuil ont pris l'avion au moins une fois au cours des trois années précédant la pandémie, seulement 6 % l'ont pris à partir de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert.

La majorité de la population est favorable (58 %, dont 17 % très favorable et 41 % plutôt favorable) à ce que l'aéroport augmente le nombre de vols qu'il reçoit. On retrouve une portion significativement plus élevée de personnes qui se dit défavorable à l'augmentation des vols au sein de l'arrondissement de Saint-Hubert (38 %) par rapport aux personnes vivant dans les autres arrondissements.

Toujours selon les résultats du sondage, une majorité de la population de Longueuil voit des impacts positifs à l'augmentation des vols à l'Aéroport Montréal Saint-Hubert pour l'économie de la région (84 %), pour la Ville de Longueuil (72 %) et pour la population de Longueuil en général (45 %). La perception de la population est toutefois négative en ce qui concerne les impacts sur l'environnement (76 %). Pour eux, personnellement, les citoyens sont plus mitigés sur l'impact qu'aurait l'augmentation des vols à l'aéroport : 34 % n'y voient aucun impact, 30 % y voient des impacts positifs, et 31 % des impacts négatifs. Les résidents de l'arrondissement de Saint-Hubert (40 %) sont également plus nombreux à considérer que l'augmentation des vols aurait un impact négatif pour eux personnellement, comparativement aux résidents des arrondissements du Vieux-Longueuil (26 %) et de Greenfield Park (30 %).

Bien que l'augmentation des vols soit bien accueillie par une majorité de personnes qui n'y voit pas d'inconvénients importants sur leur vie et celle des citoyennes et citoyens de la ville en général, l'échantillon sondé estime tout de même que la Ville doit prioriser la qualité de vie dans le secteur de l'aéroport (39 %).

Les résultats du questionnaire en ligne

Des 8 050 personnes ayant répondu au questionnaire en ligne – à partir duquel il n'est pas possible de faire d'inférences statistiques ni de généralisations à l'ensemble de la population - 53 % réside dans l'arrondissement de Saint-Hubert, dont 61 % à moins de 3 km de l'aéroport (contre 34 % dans l'échantillon représentatif, dont les résultats sont pondérés).

Les personnes ayant répondu au questionnaire ont entendu parler de l'intention de l'aéroport d'augmenter le nombre de vols qu'il reçoit (73 %) et de diversifier le type de vols qu'il reçoit (71 %).

Contrairement aux résultats du sondage, les personnes ayant répondu au questionnaire en ligne sont majoritairement défavorables (54 %) à l'augmentation des vols à l'Aéroport Montréal Saint-Hubert.

Les personnes qui ont répondu au questionnaire en ligne voient, tout comme pour les répondants au sondage, des impacts positifs à l'augmentation des vols pour la Ville de Longueuil (59 %) et pour l'économie de la région (69 %). Toutefois,

contrairement aux réponses du sondage, les impacts sont perçus plus négativement lorsqu'il s'agit des impacts pour eux personnellement (55 %) et pour la population de Longueuil en général (58 %). Pour ce qui est de l'environnement, les impacts sont perçus négativement dans une proportion semblable (77 %).

Les personnes qui ont répondu au questionnaire en ligne identifient elles aussi la qualité de vie dans le secteur de l'aéroport (52 %) comme critère que la Ville devrait prioriser dans son positionnement au sujet de l'aéroport.

La comparaison des résultats du sondage et du questionnaire montre qu'une plus grande proximité de résidence avec l'aéroport se répercute par la perception davantage négative des activités de l'aéroport et une sensibilité accrue en ce qui concerne ses activités. Sans être représentatives de la population de Longueuil, les réponses au questionnaire en ligne sont un témoin du vécu des personnes résidant plus près de l'aéroport qui y ont répondu.

Le panel citoyen

Au terme d'activités d'information et de délibération animées par l'Office, les 15 membres du panel citoyen sur l'aéroport ont adopté à l'unanimité un avis citoyen à l'intention des élu(e)s de Longueuil le 2 octobre 2022.

À la question qui leur 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?

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

Leur réponse **n'est pas absolue et est indissociable** du reste du texte qui accompagne leur 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. », peut-on lire dans l'avis déposé avec le présent rapport.

Les conditions à l'augmentation des vols formulées dans leur avis se regroupent autour de 5 thématiques, lesquelles ne sont pas présentées dans un ordre hiérarchique, précisent-ils.

1. Une gouvernance transparente

- 1.1 Publier un bilan annuel
- 1.2 Donner une voix aux citoyennes et citoyens
- 1.3 Rendre disponibles les orientations, plans et documents d'intérêt public
- 1.4 Prévoir une gestion indépendante des plaintes

2. La démonstration des bénéfices économiques

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

3. L'évaluation de l'impact sur les infrastructures et les services publics

- 3.1 Améliorer les infrastructures routières
- 3.2 Améliorer la desserte en transport collectif
- 3.3 Planifier les infrastructures et services d'utilité publique
- 3.4 Conserver la zone tampon

4. La priorité à la qualité de vie

- 4.1 Exiger l'affichage des plages horaires de vol et l'interdiction des vols de nuit
- 4.2 Mettre à jour les études sur le bruit et les courbes NEF¹
- 4.3 Offrir des subventions
- 4.4 Exiger des avions plus silencieux

5. La prise en compte des impacts sur l'environnement

- 5.1 Exiger un test climat
- 5.2 Adopter dès maintenant un plan vers l'atteinte de la carboneutralité de l'aéroport
- 5.3 Limiter le recours aux vols court-courriers
- 5.4 Encourager les nouvelles initiatives

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

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

LES CONCLUSIONS DE L'OFFICE

À l'issue de la démarche participative conjointe menée entre le 3 août et le 2 octobre 2022, l'Office identifie pour la Ville de Longueuil 3 étapes à franchir en ce qui concerne l'avenir de l'aéroport :

1 Documenter

L'information est une clé de compréhension essentielle pour se forger un avis éclairé, quel que soit le sujet. Un processus décisionnel rigoureux ne peut s'appuyer sur des données qui ne sont plus à jour ni sur des intentions exprimées dans les médias locaux ou des déclarations publiques.

Avant de soutenir l'idée d'une éventuelle augmentation des vols, de poser des gestes qui relèvent de sa compétence ou d'user de son pouvoir d'influence dans le dossier de l'aéroport auprès des diverses instances impliquées dans le dossier, la Ville de Longueuil doit s'appuyer sur une information fiable, à jour et complète.

Parmi ce qu'il est nécessaire de documenter, nous comptons particulièrement la mise à jour des courbes NEF et le plan complet de développement de DASH-L.

2 Maintenir

Les citoyennes et citoyens l'ont dit à maintes reprises et sous différentes formes, la qualité de vie doit, sans équivoque, être érigée en priorité dans toute décision concernant le développement du secteur de l'aéroport, de l'aéroport lui-même et l'augmentation des vols.

Le maintien de la qualité de l'environnement, incluant la qualité de l'air, et le développement économique, qui inclut les emplois de qualité dans le secteur de l'aéroport, doivent également être pris en considération dans le positionnement de la Ville au sujet de l'aéroport.

Le maintien d'un lien de communication avec l'ensemble des personnes et groupes concernés qui ont été impliqués dans la démarche participative conjointe, incluant la population et les élu(e)s des villes voisines, demeure la voie à privilégier.

La complexité des défis, la quantité d'information et la vitesse à laquelle le changement intervient aujourd'hui appellent à plus de transparence et de collaboration.

3 Formuler des attentes

Les élu(e)s de Longueuil sont en droit d'être exigeants et de mettre la barre haute pour tout projet qui affecte leur territoire. Les conditions qui se trouvent dans l'avis citoyen produit par les membres du panel réuni par l'Office devraient être le point de départ d'un inventaire des conditions à respecter pour espérer compter sur le soutien des élu(e)s. La Ville devrait envisager de s'approprier le contenu de l'avis citoyen et de le compléter en y ajoutant toute autre considération qu'elle juge importante et pertinente.

TABLE DES MATIÈRES

LES FAITS SAILLANTS	4
L'INTRODUCTION	12
1. LA DÉMARCHÉ	15
1.1 Le mandat	16
1.2 Le contexte de la démarche	16
1.3 Le sondage	17
1.4 Le questionnaire en ligne	17
1.5 Le panel citoyen	18
2. LES RÉSULTATS	20
2.1 Le bilan de la participation	21
2.2 Les faits saillants du sondage et du questionnaire en ligne	21
2.3 Le panel citoyen	27
3. LES CONCLUSIONS DE L'OFFICE	29
3.1 Documenter	30
3.2 Maintenir	30
3.3 Formuler ses attentes	31
LES ANNEXES	32
Annexe 1 : Le mandat de l'Office et le sommaire décisionnel	33
Annexe 2 : Questions et réponses sur le panel citoyen	36
Annexe 3 : Sélection des membres du panel	38
Annexe 4 : Notes biographiques des spécialistes	42
Annexe 5 : L'avis citoyen	43
Annexe 6 : Lettre d'un des signataires de l'avis, acheminée le 19 octobre 2022	50
Annexe 7 : Le dossier documentaire	51

L'OFFICE DE PARTICIPATION PUBLIQUE DE LONGUEUIL

Enchâssé dans la Charte de la Ville de Longueuil le 10 juin 2022, l'Office de participation publique de Longueuil est une instance neutre et indépendante qui a la mission de concevoir et de mettre en œuvre des démarches de participation publique sur une variété de sujets d'intérêt pour la population de Longueuil.

L'Office reçoit ses mandats du comité exécutif, du conseil de ville ou du conseil d'agglomération.

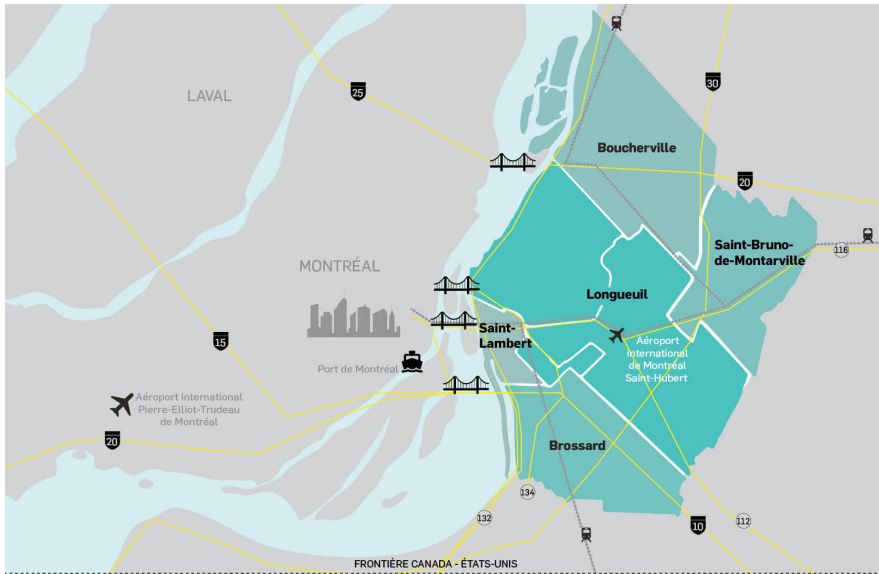


L'INTRODUCTION



La Ville de Longueuil accueille sur son territoire l'Aéroport Montréal Saint-Hubert (AMSH), créé en 1927 et qui, en 2018, était le 3^e aéroport en importance² au Québec par le nombre total de mouvements³ d'aéronefs⁴, le premier en matière d'aviation générale, soit les activités aériennes civiles - c'est-à-dire non militaires - autres que le transport commercial⁵.

Figure 1 : La localisation



Source : Développement économique Longueuil (DEL) – Portrait de la région, <https://www.delaglo.ca/fr/portrait-de-la-region> (document consulté le 14 octobre 2022).

Au printemps 2021, le propriétaire et gestionnaire de l'aéroport, soit Développement Aéroport Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L) a présenté, sans pour autant le rendre public, les grands axes d'un plan de développement. Cette annonce a créé des attentes et soulevé de nombreuses questions parmi les parties prenantes, dont les résidents et les acteurs économiques de la région.

La cohabitation avec le milieu d'accueil – particulièrement les personnes qui résident à proximité de l'aéroport, mais aussi les populations de la Ville de Longueuil et des villes environnantes – fait l'objet de débats dans la communauté depuis de nombreuses années. Le climat sonore est l'un des principaux aspects qui génèrent des tensions.

Figure 2 : Vue aérienne des pistes de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert



Source : Ville de Longueuil, 2016, tiré du Portail Constructo.
https://www.portailconstructo.com/actualites/longueuil_peut_assurer_pleinement_developpement_son_aeroport.

2 Ce classement est basé sur les données annuelles de Statistique Canada concernant les mouvements d'aéronefs, par classe de vol, dans les aéroports dotés d'une tour de contrôle de NAV CANADA, <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=2310001801> (document consulté le 22 juillet 2022).

3 Un « mouvement » inclut tout atterrissage, tout décollage ou toute manœuvre de « posé-décollé ».

4 Un « aéronef » est défini comme un appareil capable de se déplacer dans les airs : avion, hélicoptère, aérostat, etc. (Dictionnaire Le Robert, en ligne).

5 Cauchi, P. (2018, mars), « Enfin un aéroport digne de ce nom à Saint-Hubert », Info Aéro Québec, <https://infoaeroquebec.net/25071-2/> (document consulté le 22 juillet 2022).

Parallèlement, la baisse des activités due à la pandémie de la COVID-19 a généré des réflexions de fond sur l'avenir de la filière du transport aérien, nourrie notamment par les questions sanitaires et par le contexte d'urgence climatique.

En 2022, la mairesse de Longueuil, Catherine Fournier, et le député fédéral de Longueuil-Saint-Hubert, Denis Trudel, ont annoncé une démarche participative conjointe sur le plan de développement de l'aéroport.

Une première partie de cette démarche conjointe s'est réalisée au printemps 2022 sous la responsabilité de l'équipe du député de Longueuil-Saint-Hubert. Les activités de cette partie de la démarche sont les suivantes :

- Audiences publiques devant des commissaires du 25 au 27 mai (avec ou sans présentation de mémoires);
- Ateliers citoyens le 28 mai.

Les commissaires ont déposé leur rapport auprès du député de Longueuil-Saint-Hubert le 6 octobre 2022. Toutes les informations sur la démarche ainsi que les mémoires déposés sont disponibles en ligne sur le site consultation.quebec (<https://consultation.quebec/>).

La deuxième partie de la démarche est la responsabilité de la Ville de Longueuil, qui l'a confiée à l'Office de participation publique de Longueuil (l'Office).

Toutes les informations concernant la deuxième partie de la démarche ainsi que le dossier documentaire sont disponibles sur le site oppl.quebec (<https://oppl.quebec/>).

Le présent rapport porte exclusivement sur la deuxième partie de la démarche participative conjointe. Une section présente la démarche participative proposée par l'Office, la suivante en expose les principaux résultats et la dernière section, les conclusions que l'Office formule à l'intention des élu(e)s de la Ville de Longueuil.



LA DÉMARCHE



1.1 LE MANDAT

Le mandat qui a été confié à l'Office de participation publique de Longueuil par le comité exécutif de la Ville est « de tenir des activités participatives auprès de la population de la Ville de Longueuil sur le sujet du développement des activités de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert, plus particulièrement, mais non exclusivement, sur l'augmentation du nombre de vols en partance et à destination de l'aéroport⁶ ».

La deuxième partie de la démarche participative mise en œuvre par l'Office répondait aux objectifs suivants :

- Compléter la cueillette des opinions et points de vue au sujet de l'aéroport, initiée en mai 2022 par l'équipe du député de Longueuil-Saint-Hubert dans le cadre de la partie 1 de la démarche;
- Obtenir un portrait des perceptions et attentes de la population de la Ville au sujet de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert;
- Offrir la possibilité à toutes les personnes qui le désirent ou qui n'ont pas eu la chance de le faire en mai 2022, l'occasion de s'exprimer au sujet de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert;
- Permettre à un groupe de citoyennes et citoyens de la Ville de Longueuil, réunis à la suite d'un appel de candidatures :
 - de s'informer sur l'aéroport et ses enjeux pour la Ville et sa population,
 - de délibérer avec le soutien d'une équipe d'animateurs professionnels,
 - de formuler des recommandations citoyennes aux élu(e)s de Longueuil;
- Livrer aux élu(e)s de Longueuil un portrait de l'état de la perception et des attentes de la population au sujet de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert pour les éclairer dans leur prise de décision.

Les activités menées par l'Office entre août et octobre 2022 sont les suivantes :

- Un sondage auprès d'un échantillon représentatif de la population de la Ville de Longueuil;
- Un questionnaire en ligne, basé sur le sondage, ouvert à toute la population de la Ville de Longueuil;
- Un panel citoyen sur l'aéroport.

1.2 LE CONTEXTE DE LA DÉMARCHE

Une population très sollicitée...

La démarche menée par l'Office s'est réalisée dans un contexte de tensions multiples : entre la population et les gestionnaires de l'aéroport d'une part, entre les personnes et groupes en faveur d'un développement de l'aéroport et les groupes et personnes défavorables à davantage de développement des activités aéroportuaires, d'autre part.

Parallèlement, la nouvelle administration de DASH-L a relancé, à l'été 2022, le comité sur le climat sonore et multiplié les annonces concernant ses intentions de développement dans les médias locaux.

Les activités de l'Office s'ajoutaient à celles menées par DASH-L de novembre 2021 à février 2022, et à celles de la première partie de la démarche participative conjointe de la Ville et du député de Longueuil-Saint-Hubert. À cela se greffe l'appel de commentaires aux populations des villes de Saint-Bruno-de-Montarville, Sainte-Julie et Saint-Basile, lancé au printemps 2022 pour alimenter le mémoire déposé par les maires de ces mêmes villes à la commission consultative de mai 2022.

...mais au rendez-vous

La participation aux activités de l'Office de participation publique de Longueuil n'a pas pour autant été affectée par cette sursollicitation. Comme le démontre le bilan de la participation présenté dans la section suivante, plus de 9 000 personnes de Longueuil se sont exprimées, sans parler des citoyennes et citoyens de l'extérieur de Longueuil qui auraient aimé, eux aussi, s'exprimer via l'Office.

Une information déficiente

Les seules informations récentes accessibles à la population désireuse de contribuer aux exercices de consultation étaient les fiches d'information⁷ déposées sur le site de DASH-L, ainsi que la vidéo d'une conférence lors de laquelle un représentant de DASH-L présente le plan de développement⁸.

Le plan de développement n'a jamais été rendu public, ni les études qui l'appuient.

⁶ La résolution du comité exécutif de la Ville de Longueuil (CE-220831-2.1) et le sommaire décisionnel (SD-2022-2337) qui l'accompagne sont disponibles à l'annexe 1 du présent rapport.

⁷ YHU participation citoyenne (<https://yhu-participation-citoyenne.com/>) Consulté le 13 octobre 2022.

⁸ Midi Conférence - Aéroport Montréal Saint-Hubert: Une vision prête à décoller - YouTube (<https://www.youtube.com/watch?v=ki9ydfdOmqs>) Consulté le 13 octobre 2022.

La contribution de l'Office

L'Office a voulu inscrire son mandat dans la complémentarité des activités déjà menées, en cherchant à apporter des dimensions qui n'étaient pas couvertes par celles-ci plutôt que de les reproduire.

L'Office n'a pas de pouvoir d'enquête et ne peut contraindre les acteurs qu'il sollicite à partager des documents ou à répondre à ses questions. DASH-L a accepté de répondre aux questions de l'Office, mais n'a pas accepté de partager son plan de développement.

L'Office a néanmoins jugé pertinent de permettre à la population de se prononcer par voie de sondage et de questionnaire sur les intentions de développement exprimées et, plus largement, sur l'augmentation des vols à l'Aéroport Montréal Saint-Hubert, quel que soit le plan qui pourrait être mis en œuvre par une entité gestionnaire.

Puisqu'une participation éclairée passe d'abord par l'accès à l'information, l'Office a produit un document d'information sur l'aéroport, son histoire, sa gouvernance et les enjeux qu'il soulève pour donner aux membres du panel citoyen une base documentaire sur laquelle s'appuyer. Ce document a aussi pour fonction d'éclairer les personnes qui prendront des décisions et l'ensemble de la population concernée. Cela se reflète dans le document d'information et ses annexes, qui se trouvent dans le dossier documentaire disponible sur le site de l'Office.

Les trois activités proposées par l'Office (sondage représentatif, questionnaire en ligne et panel citoyen) ont été choisies pour leur valeur ajoutée aux activités déjà menées dans la dernière année, tout en apportant une représentativité dans les points de vue exprimés. Par ces différents apports, nous croyons que les élu(e)s de Longueuil auront un portrait complet de l'état des perceptions et attentes quant à l'avenir de l'aéroport.

1.3 LE SONDAGE

Un sondage téléphonique et web a été réalisé par Leger360.com entre le 3 et le 18 août 2022 auprès d'un échantillon représentatif de 1 001 personnes de la population de la Ville de Longueuil, âgées de 18 ans et plus et pouvant s'exprimer en français ou en anglais. Le sondage portait sur la connaissance et la perception des activités de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert.

Le rapport complet de Leger360.com est disponible dans le dossier documentaire de ce mandat sur le site de l'Office⁹.

1.4 LE QUESTIONNAIRE EN LIGNE

En plus du sondage représentatif, l'Office a rendu disponible sur son site web un lien ouvert à toute la population de la Ville de Longueuil pour répondre au même questionnaire, sur une base volontaire. Également confié à Leger360.com, ce questionnaire a été accessible du 3 au 23 septembre. Quelque 8 050 personnes y ont répondu.

L'Office a invité la population à remplir le questionnaire en ligne par le biais des panneaux numériques de la Ville de Longueuil, ainsi que via des publications sur les réseaux sociaux de la Ville. L'invitation à remplir le questionnaire en ligne figurait également aux accroche-portes distribués à 28 643 domiciles à proximité de l'aéroport.

Un document¹⁰ contenant des tableaux comparatifs entre les résultats du sondage d'une part, et du questionnaire en ligne ouvert à toute la population d'autre part, est disponible dans le dossier documentaire du mandat sur le site de l'Office.

Mise en garde pour l'interprétation des résultats

Contrairement au sondage mené auprès d'un échantillon représentatif par Leger360.com, les résultats obtenus par ce questionnaire, rempli sur une base volontaire, sans méthode d'échantillonnage probabiliste, ne peuvent pas être généralisés à l'ensemble de la population de Longueuil et ne représentent que les réponses des personnes qui l'ont rempli. Aucune inférence statistique ne peut être tirée de ces résultats. Cela dit, les réponses obtenues reflètent l'état des connaissances et perceptions des répondantes et répondants, et peuvent être lues comme étant un portrait de leur vécu sur le terrain.

Leger360.com a validé l'intégrité des données provenant du questionnaire en ligne. En plus des contrôles réguliers mis en place pendant la collecte, un contrôle des patrons de réponse en relation avec les adresses IP ainsi que la détection de faux répondants (bots) a été effectué. Cependant, les contrôles ne permettent pas de détecter des individus qui auraient prétendu résider à Longueuil pour pouvoir remplir le questionnaire, à moins qu'ils ne l'aient fait à de nombreuses reprises à partir d'une même adresse IP. Considérant le nombre de répondants, il aurait fallu un nombre très élevé de ces personnes prétendant faussement résider à Longueuil pour influencer de manière significative les résultats.

⁹ Rapport : Connaissance et perception des activités de l'aéroport Montréal Saint-Hubert, Leger360.com, doc. 2.2

¹⁰ Comparatif des résultats du sondage et du questionnaire en ligne, doc. 2.3

1.5 LE PANEL CITOYEN

Un panel citoyen (aussi appelé jury citoyen) est un dispositif de participation semblable à une loterie citoyenne. Il est formé de 15 à 20 personnes parmi celles qui ont reçu une invitation à s'inscrire et qui se sont portées volontaires pour participer. Le groupe, même s'il est trop petit pour être parfaitement représentatif, est une sorte de reflet de la société. Le panel citoyen bénéficie d'une information vulgarisée et du témoignage d'une sélection d'experts pour alimenter sa réflexion en vue de produire un avis éclairé.

Dans le cas de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert, et pour tenir compte de la réalité des voisins de l'aéroport, il a été choisi de créer un panel mixte, composé de personnes résidant sur le territoire de la Ville de Longueuil, dont une proportion de personnes résidant à proximité de l'aéroport.

Le panel était composé de 15 personnes résidant à Longueuil, choisies au hasard selon deux modes de recrutement :

1. Un bassin de candidatures obtenues par Leger360.com parmi des personnes qui ont reçu aléatoirement une invitation à s'inscrire.
2. Un bassin de personnes qui résident à proximité de l'aéroport et qui ont été invitées à soumettre leur candidature par un accroche-porte distribué à domicile (un total de 28 643 accroche-portes ont été distribués).

Le panel devait produire un avis citoyen en réponse à la question suivante :

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

Le détail du processus de sélection des membres du panel est disponible à l'annexe 3 du présent rapport.

Pour réaliser le mandat qui leur a été confié, les personnes sélectionnées ont reçu un document d'information, ont eu accès en primeur aux résultats du sondage et du questionnaire en ligne et participé à une série de rencontres, dont le déroulement est présenté ci-dessous.

RENCONTRE PRÉPARATOIRE À DISTANCE : 13 et 14 septembre 2022 de 19 h à 20 h

Les rencontres se sont déroulées à distance via la plateforme ZOOM. Durant celles-ci, l'équipe de l'Office a présenté aux membres du panel le mandat qui les attendait, le programme des activités et la logistique associés à leur participation. Les membres du panel ont également pu poser leurs questions concernant leur mandat et les attentes à leur égard.

SOIRÉES D'INFORMATION AVEC DES SPÉCIALISTES ET DES PARTIES PRENANTES :

19 et 20 septembre de 18 h à 21 h, Centre Jeanne-Dufresnoy, Longueuil

Pendant les deux soirées d'information, les membres du panel ont assisté à 7 présentations de spécialistes ou représentants de parties prenantes impliquées dans le dossier de l'aéroport. Chaque présentation était d'une durée de 15 minutes, suivie d'une période de questions de 15 minutes. Le personnel de l'Office a animé les deux soirées. Les questions des membres du panel étaient transmises par écrit à l'équipe de l'Office qui posait les questions aux intervenants. Les questions qui n'ont peut-être pu être posées, faute de temps, ont été transmises par écrit aux personnes concernées, qui ont accepté d'y répondre par écrit avant le début des délibérations des membres du panel.

Programme des présentations du 19 octobre 2022

- Jean-Bernard Drapeau, professionnel en santé environnementale, Direction de la santé publique de la Montérégie;
- Mehran Ebrahimi, professeur titulaire, Observatoire International de l'aéronautique et de l'aviation civile, UQAM;
- Normand Mousseau, professeur de physique et directeur scientifique, Institut de l'énergie Trottier, Polytechnique Montréal;
- Patric Besner, vice-président, Institut de la gouvernance des organisations privées et publiques (IGOPP).

Programme des présentations du 20 octobre 2022

- DASH-L, représenté par Bernard Gervais, directeur communications et Yanic Roy, directeur général;
- La Ville de Longueuil, représentée par Éric Boutet, directeur, Direction de l'aménagement de l'urbanisme et Louis-Pascal Cyr, directeur, Conseil stratégique et porte-parole, Direction générale;
- Le Comité antipollution des avions de Longueuil (CAPA-L), représenté par Marie-Pierre Brunelle et Mathieu Péladeau.

Les commissaires des audiences publiques tenues à l'initiative du député de Longueuil-Saint-Hubert dans le cadre de la première partie de la démarche participative conjointe ont été invités à présenter aux citoyens les principaux constats qu'ils tiraient des audiences publiques de mai 2022 pour les éclairer dans leurs délibérations. L'invitation a été déclinée par ceux-ci. Ils ont expliqué leur refus dans une lettre adressée aux membres du panel¹¹.

RENCONTRES DE DÉLIBÉRATION ET DE PRODUCTION DE L'AVIS CITOYEN :

1^{er} et 2 octobre de 9 h à 16 h 30, Centre Jeanne-Dufresnoy, Longueuil

Durant les deux journées de délibération, les membres du panel ont participé à des activités organisées par l'OPPL en grands groupes ainsi qu'en sous-groupes. Ces activités ont permis aux membres du panel d'identifier des valeurs communes, d'identifier les enjeux qui les préoccupent, d'approfondir leur réflexion et de formuler des conditions au sujet de chacun de ceux-ci. Un projet d'avis citoyen a été lu en début de 2^e journée. Le texte a ensuite été révisé, puis débattu en plénière, jusqu'à l'adoption à l'unanimité du texte.

¹¹ Lettre des commissaires des audiences publiques organisées par le bureau du député Denis Trudel, doc. 4.2.1

LES RÉSULTATS

2

2.1 LE BILAN DE LA PARTICIPATION

Les activités proposées par l'Office de participation publique de Longueuil ont donné l'occasion à 9 066 personnes de s'exprimer sur le sujet de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert. Ces activités ont permis de produire un rapport de sondage représentatif de la population de Longueuil, un tableau comparatif entre le sondage et le questionnaire en ligne ouvert à toute la population de Longueuil ainsi qu'un avis citoyen. Tous ces documents sont disponibles dans le dossier documentaire sur le site web de L'OPPL.

Tableau 1 : Participation à la démarche de l'Office

ACTIVITÉS	DATES	PARTICIPATION	RÉSULTATS
Sondage représentatif	3 au 18 août 2022	1 001	Rapport : Connaissance et perception des activités de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert par Leger360.com
Questionnaire en ligne (non représentatif)	3 août au 23 septembre 2022	8 050	Comparatif des données du sondage représentatif et du questionnaire en ligne
Panel citoyen	13, 14, 19, 20 septembre et 1 ^{er} , 2 octobre 2022	15	Avis citoyen
TOTAL	3 août au 2 octobre 2022	9 066	Rapport : Démarche participative conjointe sur l'Aéroport Montréal Saint-Hubert – deuxième partie

2.2 LES FAITS SAILLANTS DU SONDAGE ET DU QUESTIONNAIRE EN LIGNE

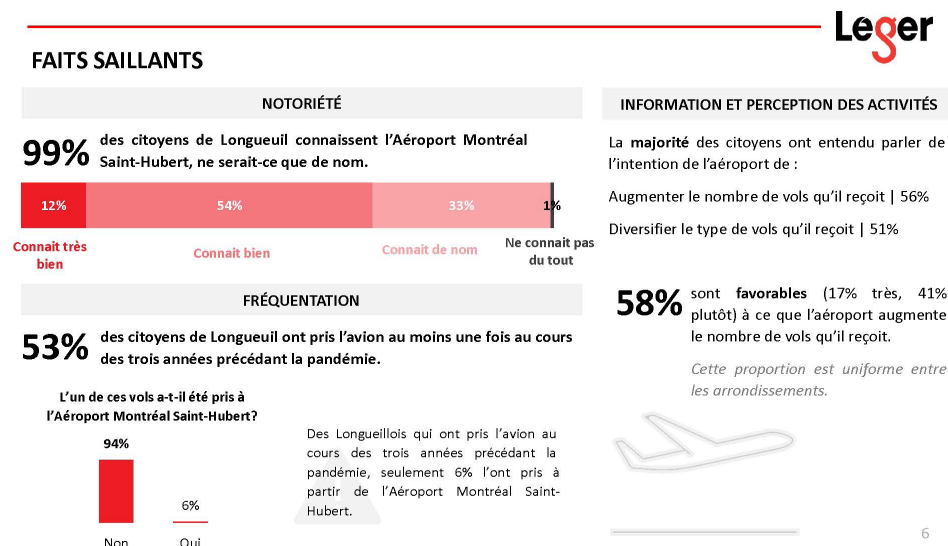
Les résultats du sondage représentatif

Selon les résultats obtenus par Leger360.com, 99 % des personnes résidant à Longueuil connaissent l'Aéroport Montréal Saint-Hubert, ne serait-ce que de nom. La majorité a également entendu parler de l'intention de l'aéroport d'augmenter le nombre de vols (56 %) et de diversifier le type de vols (51 %) que celui-ci reçoit. Les résultats mettent en évidence qu'alors que 53 % des personnes qui résident à Longueuil ont pris l'avion au moins une fois au cours des trois années précédant la pandémie, seulement 6 % l'ont pris à partir de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert.

La majorité de la population est favorable (58 %, dont 17 % très favorable et 41 % plutôt favorable) à ce que l'aéroport augmente le nombre de vols qu'il reçoit. On retrouve une portion significativement plus élevée de personnes qui se dit défavorable à l'augmentation des vols au sein de l'arrondissement de Saint-Hubert (38 %) par rapport aux personnes vivant dans les autres arrondissements¹².

¹² Rapport : Connaissance et perception des activités de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert, Leger360.com, doc. 2.2, p. 6 et 16

Figure 3 : Faits saillants du sondage représentatif de Leger360.com, partie 1

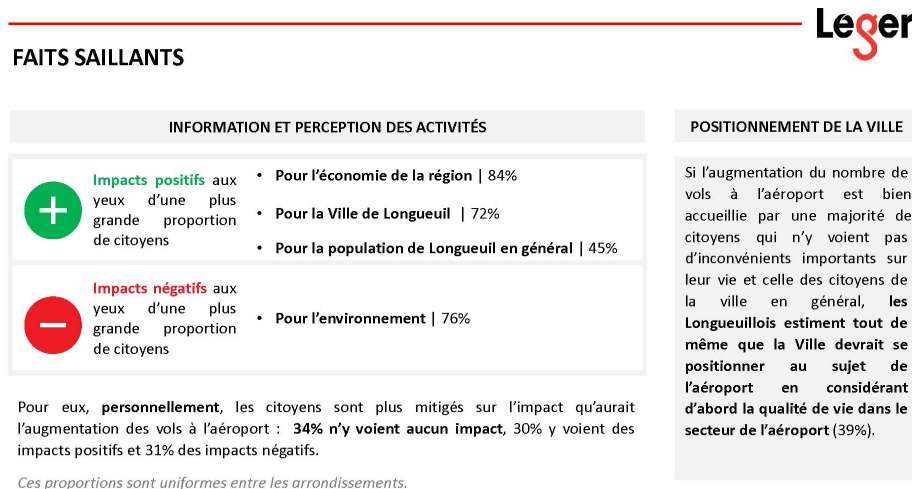


Source : Sondage sur la connaissance et la perception des activités de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert, Leger360.com, août 2022, doc. 2.2, p. 6.

Toujours selon les résultats du sondage, une majorité de la population de Longueuil voit des impacts positifs à l'augmentation des vols à l'Aéroport Montréal Saint-Hubert pour l'économie de la région (84 %), pour la Ville de Longueuil (72 %) et pour la population de Longueuil en général (45 %). La perception de la population est toutefois négative en ce qui concerne les impacts sur l'environnement (76 %). Pour eux, personnellement, les citoyens sont plus mitigés sur l'impact qu'aurait l'augmentation des vols à l'aéroport : 34 % n'y voient aucun impact, 30 % y voient des impacts positifs, et 31 % des impacts négatifs. Les résidents de l'arrondissement de Saint-Hubert (40 %) sont également plus nombreux à considérer que l'augmentation des vols aurait un impact négatif pour eux personnellement, comparativement aux résidents des arrondissements du Vieux-Longueuil (26 %) et de Greenfield Park (30 %)¹³.

Bien que l'augmentation des vols soit bien accueillie par une majorité de personnes qui n'y voit pas d'inconvénients importants sur leur vie et celle des citoyennes et citoyens de la ville en général, l'échantillon sondé estime tout de même que la Ville doit prioriser la qualité de vie dans le secteur de l'aéroport (39 %)¹⁴.

Figure 4 : Faits saillants du sondage représentatif de Leger360.com, partie 2



Source : Sondage sur la connaissance et la perception des activités de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert, Leger360.com, août 2022, doc. 2.2, p. 7.

¹³ Rapport : Connaissance et perception des activités de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert, Leger360.com, doc. 2.2, p. 7 et 18

¹⁴ Rapport : Connaissance et perception des activités de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert, Leger360.com, doc. 2.2, p. 7

Selon les résultats du sondage, la population de Longueuil se dit majoritairement en désaccord (tout à fait en désaccord et plutôt en désaccord) avec les quatre énoncés suivants :

- La présence de l'aéroport pourrait être compatible avec la qualité de vie des citoyens qui habitent à proximité (50 %);
- Une augmentation des activités de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert pourrait être compatible avec le contexte de lutte aux changements climatiques (56 %);
- L'Aéroport Montréal Saint-Hubert est une source de nuisances sonores pour moi (55 %);
- L'Aéroport Montréal Saint-Hubert est une menace pour la santé des citoyens de Longueuil (54 %).

Selon les résultats du sondage, la population de Longueuil se dit majoritairement en accord (plutôt d'accord et tout à fait d'accord) avec les deux énoncés suivants :

- La Ville de Longueuil devrait donner son appui au développement des activités de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert (60 %);
- Une augmentation de l'offre de vols à l'Aéroport Montréal Saint-Hubert serait une bonne chose pour les citoyens de Longueuil (58 %).

Les résultats du questionnaire en ligne

Des 8 050 personnes ayant répondu au questionnaire en ligne, 53 % réside dans l'arrondissement de Saint-Hubert, dont 61 % habite à moins de 3 km de l'aéroport. Cette surreprésentation des résidents de Saint-Hubert, en comparaison avec l'échantillon du sondage, s'explique du fait qu'il s'agit de la portion de la population de Longueuil qui vit quotidiennement avec les impacts des activités de l'aéroport. Les personnes qui ont répondu au questionnaire en ligne sont, en proportion, significativement plus nombreuses à être propriétaires, à avoir complété des études universitaires et à vivre avec des enfants de moins de 18 ans.

Tableau 2 : Comparaison du lieu de résidence entre les répondants au sondage et au questionnaire en ligne

LIEU DE RÉSIDENCE	QUESTIONNAIRE EN LIGNE	SONDAGE
Nombre de répondants	8 050	1 001
Vieux-Longueuil	37 %	57 %
Saint-Hubert	53 %	34 %
Greenfield Park	8 %	8 %
Je ne sais pas / Je préfère ne pas répondre	2 %	2 %

Source : Sondage sur la connaissance et la perception des activités de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert, et questionnaire en ligne, Leger360.com, août et septembre 2022, doc. 2.2 et 2.3.

Toutes les personnes (100 %) ayant répondu au questionnaire en ligne connaissent l'Aéroport Montréal Saint-Hubert, ne serait-ce que de nom. 74 % d'entre elles ont pris l'avion au moins une fois au cours des trois années précédant la pandémie. Dans 9 % des cas, elles ont pris l'avion à partir de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert. Les réponses montrent que les personnes ayant répondu au questionnaire ont entendu parler de l'intention de l'aéroport d'augmenter le nombre de vols qu'il reçoit (73 %) et de diversifier le type de vols qu'il reçoit (71 %).

Contrairement aux résultats du sondage, les personnes ayant répondu au questionnaire en ligne sont majoritairement défavorables (54 %) à l'augmentation des vols à l'Aéroport Montréal Saint-Hubert.

Tableau 3 : Comparaison des réponses entre les répondants au sondage et au questionnaire en ligne sur leur connaissance de l'aéroport

	QUESTIONNAIRE EN LIGNE	SONDAGE
Nombre de répondants	8 050	1 001
AVANT CE SONDAGE, DIRIEZ-VOUS QUE VOUS CONNAISSIEZ L'AÉROPORT MONTRÉAL SAINT-HUBERT?		
Total connaît	100 %	99 %
Je ne connaissais pas l'existence de cet aéroport	0 %	1 %
PERSONNELLEMENT, COMBIEN DE FOIS AVEZ-VOUS PRIS UN AVION AU COURS DES TROIS DERNIÈRES ANNÉES AVANT LA PANDÉMIE, SOIT ENTRE 2017 ET 2019?		
Aucune	25 %	46 %
Au moins une fois	74 %	53 %
Je ne me souviens pas/Je préfère ne pas répondre	1 %	1 %
L'UN DE CES VOLS A-T-IL ÉTÉ PRIS À L'AÉROPORT MONTRÉAL SAINT-HUBERT?		
Oui	9 %	6 %
Non	91 %	94 %
Je ne me souviens pas/Je préfère ne pas répondre	0 %	1 %
AVEZ-VOUS ENTENDU PARLER DE L'INTENTION DE L'AÉROPORT... D'AUGMENTER LE NOMBRE DE VOLS QU'IL REÇOIT?		
Oui	73 %	56 %
Non	27 %	44 %
AVEZ-VOUS ENTENDU PARLER DE L'INTENTION DE L'AÉROPORT MONTRÉAL SAINT-HUBERT...DE DIVERSIFIER LE TYPE DE VOLS QU'IL REÇOIT, NOTAMMENT EN OFFRANT DES VOLS À BAS PRIX VERS DES DESTINATIONS SOLEIL?		
Oui	71 %	51 %
Non	29 %	49 %
SERIEZ-VOUS FAVORABLE À CE QUE L'AÉROPORT MONTRÉAL SAINT-HUBERT AUGMENTE LE NOMBRE DE VOLS QU'IL REÇOIT? Y SERIEZ-VOUS...?		
Favorable	43 %	58 %
Défavorable	54 %	31 %
Je ne sais pas	3 %	11 %

Source : Sondage sur la connaissance et la perception des activités de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert, et questionnaire en ligne, Leger360.com, août et septembre 2022, doc. 2.2 et 2.3.

Les personnes qui ont répondu au questionnaire en ligne voient, tout comme pour les répondants au sondage, des impacts positifs à l'augmentation des vols pour la Ville de Longueuil (59 %) et pour l'économie de la région (69 %). Toutefois, contrairement aux réponses du sondage, les impacts sont perçus plus négativement lorsqu'il s'agit des impacts pour eux personnellement (55 %) et pour la population de Longueuil en général (58 %). Pour ce qui est de l'environnement, les impacts sont perçus négativement dans une proportion semblable (77 %).

Les personnes qui ont répondu au questionnaire en ligne vont dans le même sens que les répondants au sondage en identifiant la qualité de vie dans le secteur de l'aéroport (52 %) comme critère que la Ville devrait prioriser dans son positionnement au sujet de l'aéroport.

Tableau 4: Comparaison des réponses entre les répondants au sondage et au questionnaire en ligne sur leur perception des activités et le positionnement de la Ville

	QUESTIONNAIRE EN LIGNE	SONDAGE
Nombre de répondants	8 050	1 001
SELON VOUS, UNE AUGMENTATION DU NOMBRE DE VOLS À L'AÉROPORT MONTRÉAL SAINT-HUBERT AURAIT-ELLE UN IMPACT POSITIF OU NÉGATIF... POUR VOUS, PERSONNELLEMENT?		
Total positif	31 %	30 %
Total négatif	55 %	31 %
Aucun impact	13 %	34 %
Je ne sais pas / Je préfère ne pas répondre	2 %	6 %
SELON VOUS, UNE AUGMENTATION DU NOMBRE DE VOLS À L'AÉROPORT MONTRÉAL SAINT-HUBERT AURAIT-ELLE UN IMPACT POSITIF OU NÉGATIF... POUR LA POPULATION DE LONGUEUIL EN GÉNÉRAL?		
Total positif	34 %	45 %
Total négatif	58 %	41 %
Aucun impact	4 %	5 %
Je ne sais pas / Je préfère ne pas répondre	4 %	8 %
SELON VOUS, UNE AUGMENTATION DU NOMBRE DE VOLS À L'AÉROPORT MONTRÉAL SAINT-HUBERT AURAIT-ELLE UN IMPACT POSITIF OU NÉGATIF... POUR LA VILLE DE LONGUEUIL?		
Total positif	59 %	71 %
Total négatif	30 %	18 %
Aucun impact	5 %	5 %
Je ne sais pas / Je préfère ne pas répondre	7 %	6 %
SELON VOUS, UNE AUGMENTATION DU NOMBRE DE VOLS À L'AÉROPORT MONTRÉAL SAINT-HUBERT AURAIT-ELLE UN IMPACT POSITIF OU NÉGATIF... POUR L'ÉCONOMIE DE LA RÉGION?		
Total positif	69 %	83 %
Total négatif	13 %	6 %
Aucun impact	10 %	5 %
Je ne sais pas / Je préfère ne pas répondre	8 %	6 %
SELON VOUS, UNE AUGMENTATION DU NOMBRE DE VOLS À L'AÉROPORT MONTRÉAL SAINT-HUBERT AURAIT-ELLE UN IMPACT POSITIF OU NÉGATIF... POUR L'ENVIRONNEMENT?		
Total positif	12 %	11 %
Total négatif	77 %	76 %
Aucun impact	6 %	5 %
Je ne sais pas / Je préfère ne pas répondre	6 %	7 %
SELON VOUS, LEQUEL DES CRITÈRES SUIVANTS LA VILLE DE LONGUEUIL DEVRAIT-ELLE CONSIDÉRER EN PRIORITÉ POUR SE POSITIONNER AU SUJET DE L'AÉROPORT?		
Le développement économique	16 %	21 %
L'amélioration de l'accès à des vols	15 %	13 %
La qualité de vie dans le secteur de l'aéroport	52 %	39 %
La lutte aux changements climatiques	15 %	23 %
Je ne sais pas / Je préfère ne pas répondre	2 %	4 %

Source : Sondage sur la connaissance et la perception des activités de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert, et questionnaire en ligne, Leger360.com, août et septembre 2022, doc. 2.2 et 2.3.

Tableau 5 : Comparaison des réponses entre les répondants au sondage et au questionnaire en ligne pour six énoncés

	QUESTIONNAIRE EN LIGNE	SONDAGE
Nombre de répondants	8 050	1 001
L'AÉROPORT MONTRÉAL SAINT-HUBERT EST UNE MENACE POUR LA SANTÉ DES CITOYENS DE LONGUEUIL.		
En accord	48 %	32 %
En désaccord	44 %	54 %
Je ne sais pas	8 %	14 %
L'AÉROPORT MONTRÉAL SAINT-HUBERT EST UNE SOURCE DE NUISANCE SONORE POUR MOI.		
En accord	58 %	39 %
En désaccord	39 %	55 %
Je ne sais pas	2 %	6 %
LA PRÉSENCE DE L'AÉROPORT POURRAIT ÊTRE COMPATIBLE AVEC LA QUALITÉ DE VIE DES CITOYENS QUI HABITENT À PROXIMITÉ.		
En accord	35 %	41 %
En désaccord	59 %	50 %
Je ne sais pas	6 %	9 %
UNE AUGMENTATION DE L'OFFRE DE VOLS À L'AÉROPORT MONTRÉAL SAINT-HUBERT SERAIT UNE BONNE CHOSE POUR LES CITOYENS DE LONGUEUIL.		
En accord	43 %	58 %
En désaccord	53 %	32 %
Je ne sais pas	4 %	10 %
LA VILLE DE LONGUEUIL DEVRAIT DONNER SON APPUI AU DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS DE L'AÉROPORT MONTRÉAL SAINT-HUBERT.		
En accord	44 %	60 %
En désaccord	51 %	28 %
Je ne sais pas	5 %	12 %
UNE AUGMENTATION DES ACTIVITÉS DE L'AÉROPORT MONTRÉAL SAINT-HUBERT POURRAIT ÊTRE COMPATIBLE AVEC LE CONTEXTE DE LUTTE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES.		
En accord	23 %	28 %
En désaccord	65 %	56 %
Je ne sais pas	12 %	17 %

Source : Sondage sur la connaissance et la perception des activités de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert, et questionnaire en ligne, Leger360.com, août et septembre 2022, doc. 2.2 et 2.3.

La comparaison des résultats du sondage qui représente statistiquement la population des trois arrondissements de Longueuil et les résultats du questionnaire, rempli en majorité par des personnes vivant dans l'arrondissement de Saint-Hubert, montre qu'une plus grande proximité de la résidence avec l'aéroport se répercute par la perception davantage négative des activités de l'aéroport et une sensibilité accrue en ce qui concerne ses activités. Les personnes qui ont répondu au questionnaire en ligne sont, dans une plus grande proportion, préoccupées par les nuisances sonores, la qualité de vie à proximité de l'aéroport et les impacts sur la santé. Sans être représentatives de la population de Longueuil, les réponses au questionnaire en ligne sont un témoin du vécu des personnes résidant plus près de l'aéroport qui y ont répondu.

Les personnes qui ont répondu au questionnaire en ligne et celles qui ont répondu au sondage sont en désaccord avec le fait que la présence de l'aéroport pourrait être compatible avec la qualité de vie des citoyens qui habitent à proximité et que l'augmentation des vols pourrait être compatible avec le contexte des changements climatiques. Les deux bassins de répondants ont également identifié en majorité la qualité de vie dans le secteur de l'aéroport comme critère à considérer en priorité par la Ville dans son positionnement sur le sujet de l'aéroport.

2.3 LE PANEL CITOYEN

La composition du panel citoyen

Ce sont 15 citoyennes et citoyens de la Ville de Longueuil qui ont participé à toutes les étapes de rédaction de l'avis citoyen. De ces personnes, neuf étaient des riverains, c'est-à-dire qui résident dans un rayon de moins de 3 kilomètres de l'aéroport, et 6 résidaient ailleurs sur le territoire de la Ville de Longueuil.

Tableau 6 : Composition du panel citoyen

GROUPES D'ÂGE	PANEL	FEMMES	HOMMES	RIVERAIN	NON RIVERAIN	S'IDENTIFIANT À UNE MINORITÉ VISIBLE
18-24	1	2	2	9	6	2
25-34	3					
35-44	3	6	4			
45-54	2					
55-64	3					
65-74	2					
75 et plus	1	1	0			
	15	9	6			

L'ambiance

Les membres du panel ont pris leur rôle très au sérieux. Conscients de l'importance de leur travail, ils ont lu attentivement le document d'information, assisté aux présentations des spécialistes et des parties prenantes, posé des questions et participé de manière exemplaire à toutes les activités organisées pendant leurs travaux.

La curiosité et l'implication des membres du panel se sont ressenties tout au long des activités. Ils ont fait preuve d'ouverture, mais également d'un sens critique, de générosité, de sensibilité et de rigueur.

Certaines discussions, notamment celles portant sur l'environnement, ont été plus animées et émotives que d'autres, mais le respect et l'écoute n'ont jamais manqué, à aucun moment durant les travaux. Les panélistes ont fait preuve de bonne foi, d'engagement et de bonne humeur, même après de longues heures de travail.

L'avis citoyen

Au terme d'activités d'information et de délibération animées par l'Office, les 15 membres du panel citoyen sur l'aéroport ont adopté à l'unanimité un avis citoyen à l'intention des élu(e)s de Longueuil le 2 octobre 2022. L'avis citoyen complet est disponible à l'annexe 5 du présent rapport.

À la question qui leur 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?

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

Leur réponse **n'est pas absolue et est indissociable** du reste du texte qui accompagne leur 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. », peut-on lire dans l'avis déposé à l'annexe 5 du présent rapport.

Les conditions à l'augmentation des vols formulées dans leur avis se regroupent autour de 5 thématiques, lesquelles ne sont pas présentées dans un ordre hiérarchique, précisent-ils.

1. Une gouvernance transparente

- 1.1 Publier un bilan annuel
- 1.2 Donner une voix aux citoyennes et citoyens
- 1.3 Rendre disponibles les orientations, plans et documents d'intérêt public
- 1.4 Prévoir une gestion indépendante des plaintes

2. La démonstration des bénéfices économiques

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

3. L'évaluation de l'impact sur les infrastructures et les services publics

- 3.1 Améliorer les infrastructures routières
- 3.2 Améliorer la desserte en transport collectif
- 3.3 Planifier les infrastructures et services d'utilité publique
- 3.4 Conserver la zone tampon

4. La priorité à la qualité de vie

- 4.1 Exiger l'affichage des plages horaires de vol et l'interdiction des vols de nuit
- 4.2 Mettre à jour les études sur le bruit et les courbes NEF¹⁵
- 4.3 Offrir des subventions
- 4.4 Exiger des avions plus silencieux

5. La prise en compte des impacts sur l'environnement

- 5.1 Exiger un test climat
- 5.2 Adopter dès maintenant un plan vers l'atteinte de la carboneutralité de l'aéroport
- 5.3 Limiter le recours aux vols court-courriers
- 5.4 Encourager les nouvelles initiatives

«C'est avec conviction et motivés par un grand intérêt pour le bien-être de notre communauté que nous vous remettons cet avis.», concluent les signataires¹⁶.

¹⁵ NEF vient de l'anglais, Noise Exposure Forecast. En français, on parle de prévision de l'ambiance sonore.

¹⁶ Un des signataires de l'avis a contacté l'Office le 17 octobre, soit 15 jours après l'adoption à l'unanimité de l'avis par l'ensemble des 15 membres du panel le 2 octobre 2022, pour se dissocier de l'avis qu'il a signé. Il a été invité à exprimer sa pensée dans une lettre, qui a été acheminée par courriel à l'Office le 19 octobre 2022. Elle est présentée à l'annexe 6 du présent rapport.

LES CONCLUSIONS DE L'OFFICE

3

Les résultats du sondage représentatif, du questionnaire en ligne et le contenu de l'avis citoyen rédigé par un groupe de 15 personnes constituent les livrables de la démarche menée par l'Office de participation publique de Longueuil sur l'Aéroport Montréal Saint-Hubert. Le présent rapport et le dossier documentaire complètent la liste des livrables.

À l'issue de la démarche participative conjointe menée entre le 3 août et le 2 octobre 2022, l'Office identifie pour la Ville de Longueuil 3 étapes à franchir en ce qui concerne l'avenir de l'aéroport :

1. Documenter
2. Maintenir
3. Formuler ses attentes

Ces étapes sont décrites plus en détail ci-dessous, et nécessiteront la collaboration d'autres actrices et acteurs pour qu'elles soient franchies de manière satisfaisante.

3.1 DOCUMENTER

L'information est une clé de compréhension essentielle pour se forger un avis éclairé, quel que soit le sujet. La difficulté d'accéder à de l'information de toute nature a d'ailleurs été au cœur des discussions entourant l'aéroport depuis des années. Plus récemment, le débat a principalement porté sur des déclarations – notamment celles concernant les intentions de développement de DASH-L – et sur le récit des expériences vécues par les divers citoyennes et citoyens, qu'ils soient représentés par des groupes ou qui se sont exprimés en leur propre nom. Un processus décisionnel rigoureux ne peut s'appuyer sur des données qui ne sont plus à jour ni sur des intentions exprimées dans les médias locaux ou des déclarations publiques.

Le fruit de la présente démarche, incluant les activités qui se sont tenues en mai 2022, constitue un intrant documentaire d'une grande valeur pour toute décision qui pourrait être prise concernant le secteur de l'aéroport, et l'Aéroport Montréal Saint-Hubert lui-même.

Mais cela ne saurait suffire.

Avant de soutenir l'idée d'une éventuelle augmentation des vols, de poser des gestes qui relèvent de sa compétence ou d'user de son pouvoir d'influence dans le dossier de l'aéroport auprès des diverses instances impliquées dans le dossier, la Ville de Longueuil doit s'appuyer sur une information fiable, à jour et complète. La responsabilité de produire cette information n'incombe pas qu'à une seule organisation, mais la Ville peut être un catalyseur de la coopération et de la concertation nécessaires dans ce dossier qui affecte sa population.

Parmi ce qu'il est nécessaire de documenter, nous comptons particulièrement la mise à jour des courbes NEF et le plan complet de développement de DASH-L. Puisqu'en 2022, aucune décision ne peut être prise en vase clos, et que de satisfaire à une exigence légale n'est pas gage d'acceptabilité sociale ni de comportement éthique. Il est primordial que des études d'impacts soient produites et tiennent compte, notamment, mais non exclusivement, de l'impact de la filière aéronautique sur la capacité d'atteindre les cibles climatiques du Québec. L'argument du caractère confidentiel de l'information entourant le plan de développement du gestionnaire de l'aéroport ne fait pas le poids devant l'ensemble des répercussions anticipées d'un accroissement des activités à l'aéroport. Les gens ont le droit de savoir ce que leur voisin a dans ses cartons.

3.2 MAINTENIR

Les citoyennes et citoyens l'ont dit à maintes reprises et sous différentes formes, la qualité de vie doit, sans équivoque, être érigée en priorité dans toute décision concernant le développement du secteur de l'aéroport, de l'aéroport lui-même et l'augmentation des vols. Le maintien de la qualité de vie est également une responsabilité partagée. La Ville a la capacité d'intervenir sur ce qui se passe au sol dans le périmètre de son territoire et de ses compétences. En ce qui concerne ce qui se passe au-dessus du sol, la Ville peut utiliser son pouvoir d'influence et mettre de l'avant, entre autres, les conditions formulées dans l'avis citoyen pour que les activités à l'aéroport répondent à l'impératif d'assurer aux personnes qui cohabitent avec l'aéroport une qualité de vie satisfaisante.

Le maintien de la qualité de l'environnement, incluant la qualité de l'air, et le développement économique, qui inclut les emplois de qualité dans le secteur de l'aéroport, doivent également être pris en considération dans le positionnement de la Ville au sujet de l'aéroport. Les membres du panel sont convaincus qu'il est possible de faire plus et mieux en matière de protection de l'environnement tout en créant des opportunités intéressantes pour l'économie de la région.

Le maintien d'un lien de communication avec l'ensemble des personnes et groupes concernés qui ont été impliqués dans la démarche participative conjointe, incluant la population et les élu(e)s des villes voisines, demeure la voie à privilégier. La complexité des défis, la quantité d'information et la vitesse à laquelle le changement intervient aujourd'hui appellent à plus de transparence et de collaboration. Les efforts investis de toutes parts en ce sens sont moindres que les efforts que nécessite la reconstruction d'un lien de confiance brisé. À cet égard, les acteurs publics ont un devoir d'exemplarité.

3.3 FORMULER DES ATTENTES

Les élu(e)s de Longueuil sont en droit d'être exigeants et de mettre la barre haute pour tout projet qui affecte leur territoire. Les conditions qui se trouvent dans l'avis citoyen produit par les membres du panel réuni par l'Office devraient être le point de départ d'un inventaire des conditions à respecter pour espérer compter sur le soutien des élu(e)s. La Ville devrait envisager de s'approprier le contenu de l'avis citoyen et de le compléter en y ajoutant toute autre considération qu'elle juge importante et pertinente. Cet inventaire de conditions deviendrait en quelque sorte une feuille de route concernant les attentes de la Ville au sujet de l'aéroport, à laquelle tout promoteur ou gestionnaire d'organisation pourra se référer pour développer un projet susceptible d'être bien reçu.

L'Office, en remettant ce rapport ainsi que toute la documentation qui l'accompagne, espère avoir fourni aux élu(e)s de Longueuil ce qu'il leur faut pour alimenter leur réflexion et plus largement, à orienter les décisions qui seront prises pour l'avenir de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert et de la population de Longueuil.

LES ANNEXES

ANNEXE 1 : LE MANDAT DE L'OFFICE ET LE SOMMAIRE DÉCISIONNEL



Extrait du procès-verbal de la séance ordinaire du comité exécutif de la Ville de Longueuil tenue le 31 août 2022, à 9 h 08, dans la salle H-383 de l'hôtel de ville de Longueuil, 4250, chemin de la Savane, Longueuil, sous la présidence de Mme Catherine Fournier.

CE-220831-2.1

MANDAT À L'OFFICE DE PARTICIPATION PUBLIQUE DE LONGUEUIL QUANT À LA TENUE D'ACTIVITÉS PARTICIPATIVES AUPRÈS DE LA POPULATION DE LA VILLE DE LONGUEUIL (SD-2022-2337)

Il est proposé de mandater l'Office de participation publique de Longueuil de tenir des activités participatives auprès de la population de la Ville de Longueuil sur le sujet du développement des activités de l'aéroport Montréal – Saint-Hubert, plus particulièrement, mais non exclusivement, sur l'augmentation du nombre de vols en partance et à destination de l'aéroport.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

Copie certifiée conforme à l'original
Le 31 août 2022

Carole Leroux
Assistante-greffière



SD-2022-2337

No PTI

Titre PTI

Direction

Communications et affaires publiques

Coûts et revenus
(taxes incl.)

Sommaire décisionnel

Titre

Mandat à l'Office de participation publique de Longueuil quant à la tenue d'activités participatives auprès de la population de la Ville de Longueuil

Recommandation

Mandater l'Office de participation publique de Longueuil de tenir des activités participatives auprès de la population de la Ville de Longueuil sur le sujet du développement des activités de l'aéroport Montréal – Saint-Hubert, plus particulièrement, mais non exclusivement, sur l'augmentation du nombre de vols en partance et à destination de l'aéroport.

Approbation de la Direction générale

Alexandre Parizeau, directeur général

Date : 2022-08-15

Contexte

Les activités de l'aéroport Montréal – Saint-Hubert soulèvent plusieurs enjeux pour la population et les acteurs du territoire de la Ville de Longueuil. Les déclarations de l'administration aéroportuaire (DASH-L) en 2021 au sujet de son intention d'augmenter les vols à l'aéroport ont suscité des réactions qui varient selon les groupes concernés.

Bien que le transport aérien ne soit pas de compétence municipale, la Ville de Longueuil se sent concernée par les activités à l'aéroport qui se situe sur son territoire. Elle souhaite être à l'écoute des préoccupations de ses citoyennes et citoyens ainsi que de leur vision pour l'avenir de Longueuil.

Considérant cela, la Ville a annoncé, en janvier 2022, son intention de lancer une démarche participative conjointe avec le député fédéral de Longueuil – Saint-Hubert. L'équipe du député a pris sous son leadership l'organisation d'audiences publiques et d'ateliers citoyens, ouverts à toutes les personnes qui souhaitaient y participer, lesquelles se sont déroulées en mai 2022.

Justification

Pour compléter la démarche, la Ville souhaite mandater l'Office de participation publique de Longueuil de tenir des activités participatives auprès de la population de la Ville de Longueuil sur le sujet.

Ultimement, il est attendu que ces activités participatives proposent à la Ville des recommandations qui lui permettront d'orienter ses décisions sur l'opportunité de soutenir le développement des activités de l'aéroport, plus particulièrement, mais non exclusivement, sur l'augmentation du nombre de vols en partance et à destination de l'aéroport Montréal – Saint-Hubert.

Ces recommandations sont attendues en octobre 2022.

En vertu de l'article 54.23 al. 1 par. 4° de la charte de la Ville de Longueuil (C-11.3), la Ville de Longueuil peut mandater l'Office de participation publique de Longueuil de tenir, sur tout projet ou sujet d'intérêt désigné par le conseil ou le comité exécutif de la Ville et à la demande de l'un ou de l'autre, toute activité de participation publique sur le territoire de la ville.



SD-2022-2337

Décisions antérieures

Aucune décision antérieure

Aspects financiers

Aucun aspect financier

Disponibilité budgétaire

Aucune implication financière

Aspects juridiques

Intervention de la Direction des services juridiques non requise.

Activités de communication

Activités de communication non requises.

Approbations de la direction

Auteur	Julie-Anne Cimon	Agente d'administration	Date : 2022-08-12
Directrice des communications et affaires publiques	Roxanne Morin en remplacement de Stéphanie Sauvé		Date : 2022-08-15

ANNEXE 2 : QUESTIONS ET RÉPONSES SUR LE PANEL CITOYEN

Qu'est-ce que la participation publique?

« Elle désigne l'engagement des individus dans des dispositifs formels régis par des règles clairement établies et ayant pour but l'atteinte d'un objectif formulé explicitement. Ces dispositifs peuvent être des structures ou des processus, permanents ou ponctuels. La participation publique ne vise pas à se substituer à la représentation, mais plutôt à la compléter. » (<https://inm.qc.ca/dictionnaire-de-la-participation/>).

Qu'est-ce qu'un panel citoyen?

Un panel citoyen (aussi appelé jury citoyen) est un dispositif de participation semblable à une loterie citoyenne. Il est formé de 15 à 20 personnes parmi celles qui ont reçu une invitation à s'inscrire et qui se sont portées volontaires pour participer. Le groupe, même s'il est trop petit pour être représentatif, est une sorte de reflet de la société. Le panel citoyen bénéficie d'une information vulgarisée et du témoignage d'une sélection d'experts pour alimenter sa réflexion en vue de produire un avis éclairé.

Dans le cas de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert, et pour tenir compte de la réalité des voisins de l'aéroport, il a été choisi de créer un panel mixte, composé de personnes résidant sur le territoire de la Ville de Longueuil, dont une proportion de personnes résidant à proximité de l'aéroport.

Suis-je obligé de participer à cet exercice?

Non. La participation est volontaire et il n'est pas obligatoire de répondre à l'invitation.

Pourquoi suis-je la seule personne de mon entourage à recevoir cette invitation?

Il y a deux modes de recrutement :

1. Un bassin de candidatures obtenues par Leger360.com qui aura reçu aléatoirement une invitation à s'inscrire.
2. Un bassin de personnes qui résident à proximité de l'aéroport qui aura été invité à soumettre leur candidature via un accroche-porte distribué à leur domicile.

La composition finale du panel réunira des personnes résidant à Longueuil, dont 40 à 60 % de personnes vivant à proximité de l'aéroport (le pourcentage de personnes vivant à proximité de l'aéroport ne peut être garanti et dépendra du nombre total de candidatures reçues pour le panel). En plus du lieu de résidence, la composition finale du panel tiendra compte d'autres critères, notamment le genre, l'âge et les marqueurs de diversité.

Puis-je transférer l'invitation à soumettre ma candidature à une autre personne?

Non. Vous devez faire partie de l'un des deux groupes suivants pour soumettre votre candidature :

1. Avoir reçu une invitation par Leger360.com.
2. Résider dans le secteur à proximité de l'aéroport et avoir reçu un accroche-porte à votre domicile.

À quel moment serai-je informé(e) si ma candidature est retenue?

Les personnes dont la candidature est retenue pour participer au panel seront contactées au plus tard le 2 septembre 2022, c'est-à-dire 11 jours avant le début des activités. Si vous n'avez pas reçu de nouvelles après cette date, c'est que votre candidature n'a pas été retenue.

Je ne connais pas bien le sujet des aéroports. Devrais-je participer quand même?

Oui. Vous avez seulement besoin d'être citoyenne ou citoyen de Longueuil pour participer. L'équipe de l'OPPL vous fournira un document d'information et vous fera rencontrer des spécialistes du sujet. Vous en retirerez un double bénéfice : celui de participer à la vie collective de manière enrichissante, et celui de mieux comprendre le dossier de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert.

Serais-je payé pour participer au panel citoyen?

Oui. L'OPPL versera à toutes les personnes qui auront complété le processus un montant fixe de 200 \$. Le temps à consacrer au panel est estimé à 25 heures, sur une période de moins de 4 semaines.

Pour les rencontres en personne, l'OPPL remboursera les titres de transport ou frais de stationnement, sur présentation d'un reçu.

Lors des séances de travail en présentiel, l'OPPL offrira les repas et breuvages correspondant aux moments de la journée où les membres du panel seront réunis.

Les personnes qui abandonnent en cours de route ne recevront aucun montant d'argent. Aucune avance de fonds n'est possible. Le montant sera versé dans un délai maximum de 1 mois après la fin des travaux, qui se vérifie par la réception par l'OPPL du questionnaire d'évaluation final par chaque personne membre du panel.

Je n'ai pas le temps de me préparer. Devrais-je m'abstenir de m'inscrire?

Non. Nous ne demandons pas aux personnes participantes de consacrer beaucoup de temps à leur préparation. Nous vous demandons de lire attentivement un document d'information qui sera acheminé et d'assister aux activités prévues au calendrier, en plus de remplir un questionnaire d'évaluation.

Je n'ai jamais participé à un panel citoyen. Est-ce pour moi?

Oui. Une équipe d'animation de l'OPPL vous accompagnera durant tout le processus, et utilisera des méthodes d'animation spécialement conçues pour des citoyennes et citoyens.

Je n'aime pas m'exprimer en public. Est-ce pour moi?

Oui. L'équipe d'animation vous donnera toujours des options pour vous exprimer autrement (par écrit ou en petits groupes) pour s'assurer que tout le monde soit à l'aise.

Que se passera-t-il si les personnes membres du panel citoyen ne sont pas d'accord sur l'avis à formuler aux élu(e)s?

Tous les points de vue seront explorés avec l'équipe d'animation. Les points de consensus et de divergence seront identifiés. Des activités d'échanges seront animées pour tenter de trouver des éléments qui rallient le plus grand nombre. Cela dit, personne ne sera forcé d'adhérer à des opinions contre son gré, et aucun membre du panel ne sera obligé de signer l'avis final s'il n'est pas d'accord avec son contenu.

Pourquoi dois-je envoyer ma fiche de candidature à l'OPPL ou à Leger360.com?

L'Office de participation publique de Longueuil (OPPL) est une instance neutre et indépendante qui a la mission de concevoir et de mettre en œuvre des démarches de participation publique sur une variété de sujets d'intérêt pour la population de Longueuil. L'OPPL a confié à Leger360.com une partie du recrutement.

Que feront les élu(e)s de Longueuil de l'avis citoyen?

L'OPPL s'assurera d'acheminer l'avis citoyen aux élu(e)s de Longueuil. L'OPPL rendra également public l'avis. Son contenu servira à éclairer les élu(e)s dans leur prise de décision entourant le sujet.

Pourquoi demandez-vous un texte de motivation?

Le texte sert uniquement à confirmer que vous avez bien compris le mandat confié au panel citoyen. En aucun cas ce texte ne servira à juger vos connaissances sur le sujet.

Est-ce que j'ai besoin d'un ordinateur ou d'un appareil électronique pour participer?

Non, il n'est pas obligatoire de posséder un ordinateur. Les membres du panel pourront recevoir la documentation par la poste. L'important est d'avoir un numéro de téléphone afin d'être joignable et de participer aux rencontres qui sont prévues par téléphone. Les autres rencontres sont en présentiel. Aucun matériel n'est requis pour y participer.

ANNEXE 3 : SÉLECTION DES MEMBRES DU PANEL

Procès-verbal de la séance de sélection des candidatures
23 août 2022

Préparation des listes et de la sélection

1. Ouverture de la liste des candidatures reçues via le panel de Léger360 et via le lien partagé sur l'accroche-porte distribué dans 28 643 résidences à proximité de l'aéroport. Un total de 153 candidatures reçues.
2. Validation de l'admissibilité des candidatures
 - a. **Dossier complet (réponses, coordonnées, lettre de motivation)**
Rejet de 14 candidatures, car incomplètes
 - b. **Compréhension du mandat**
Le texte de 100 mots sert uniquement à confirmer que vous avez bien compris le mandat confié au panel citoyen.
En aucun cas, ce texte ne servira à juger vos connaissances sur le sujet.
 - Rejet de 2 candidatures, car la lettre ne démontrait pas une compréhension suffisante du mandat confié au panel.
 - 16 candidatures surlignées, car le texte soulevait des doutes quant à la compréhension du mandat. Il a été décidé de conserver ces candidatures, mais de faire une vérification plus poussée des motivations et de la compréhension du mandat si ces personnes étaient sélectionnées.
 - c. **Après vérifications, un total de 137 candidatures sont admissibles et peuvent passer à la sélection.**
3. Choix des critères de sélection
 - a. **Distribution des groupes d'âge dans la population selon la distribution documentée par Statistique Canada**
 - b. **Parité femme-homme**
 - c. **Distribution géographique par rapport à l'aéroport**
 - d. **Cibles de représentativité de la diversité**
Vu la taille du bassin de candidatures (137), de l'échantillon final (20), des autres critères de représentativité de la population de Longueuil et du lien entre la notion de diversité et le sujet traité (aéroport), il a été déterminé de :
 - Privilégier la proportion de minorités visibles (cible de 4 personnes sur 20)
 - Ne pas forcer l'application des autres marqueurs de diversité, mais de compiler les données dans le profil final des membres du panel

Selon les critères de sélection identifiés et le profil de la population de Longueuil, le panel final devrait avoir le profil suivant :

Groupes d'âge	%	Personnes panel	Femme	Homme	S'identifiant à une minorité visible
18-24	7 %	1,40392236	=1		
25-34	17 %	3,41475648	=3	2	2
35-44	18 %	3,67357175	=4		
45-54	16 %	3,14089382	=3		
55-64	18 %	3,5246025	=4		
65-74	14 %	2,81185735	=3	7	7
75 et plus	10 %	2,03039575	=2	1	1
	100 %	20	20	10	10
					4

Répartition géographique

Code postal	Minimum	Maximum
J4M, J4L, J3Y et J3Z	8	12
Autres	8	12

4. Préparation des listes pour le tirage

Pour procéder au tirage, la base de données a été divisée en plusieurs sous-groupes, puisque certains contenaient peu de candidatures, mais doivent permettre de respecter les cibles ci-dessus :

- a. **Les personnes s'identifiant à une minorité visible ont été isolées et numérotées de 1 à 13. Elles ont été retirées de la base de données pour ne pas être sélectionnées 2 fois.**
- b. **Les personnes de 18 à 34 ans ont été isolées et numérotées de 1 à 13.**
- c. **Les personnes de 75 ans et plus ont été isolées et numérotées de 1 à 6.**
- d. **Les personnes de 35 à 74 ans ont été isolées et numérotées de 1 à 105.**

Le tirage sera effectué dans l'ordre suivant jusqu'à l'obtention du profil complet recherché (âge, genre, répartition géographique et diversité):

- 1. Les personnes s'identifiant à une minorité.
- 2. Les personnes de 75 ans et plus.
- 3. Les personnes de 18 à 34 ans.
- 4. Les personnes de 35 à 74 ans.

Les personnes tirées au sort seront automatiquement retenues et placées dans le panel.

Si un profil est saturé, il y aura tirage au sort jusqu'à l'obtention d'une candidature qui correspond au profil.

Si toutes les candidatures sont épuisées sans satisfaire le profil recherché, le critère du genre sera ajusté pour cibler une zone paritaire 40 %-60 %.

Si toutes les candidatures sont épuisées sans satisfaire le profil recherché, la répartition des âges dans le groupe 35-74 sera révisée.

L'outil pour générer des nombres aléatoires qui a été utilisé est le générateur de nombres aléatoires Google : <https://g.co/kgs/j9e7h6>.

Les candidatures rejetées en raison d'un profil déjà saturé seront placées sur une liste d'attente. Elles seront contactées en ordre de pige pour remplacer un profil équivalent si une personne se désistait.

Une fois les travaux débutés, aucun remplacement ne sera possible.

Tirage au sort des membres du panel

Longueuil, le mardi 23 août

Sont présents au 1225, Saint-Charles Ouest, Longueuil, salle 160.6 : Réda Rouabhia, agent de projet, OPPL et Julie Caron-Malenfant, présidente, OPPL

- 1. La séance débute à 17 h 34 par la révision des règles de sélection présentées ci-dessus.
- 2. La séance se poursuit en procédant au tirage au sort, avec le générateur de nombres aléatoires Google, des candidatures selon l'ordre établi.
- 3. Les candidatures correspondant au profil recherché sont classées au fur et à mesure dans un fichier « panel final ». Les candidatures correspondant à un profil saturé sont classées dans un fichier « liste d'attente ».
- 4. Pendant le tirage au sort, 2 candidatures irrégulières sont identifiées. Une provenant d'une personne dont le code postal correspond à la Ville de Brossard; une provenant d'une personne dont le code postal est erroné et ne correspond à aucune adresse.
- 5. Après la candidature 18, il manque des candidatures masculines dans le groupe 35-44 ans. Le critère du lieu de résidence « riverain » était saturé. Les candidatures restantes du groupe d'âge provenant d'autres secteurs de Longueuil ont été isolées. De celles-ci, une seule candidature correspondait à la catégorie Homme. La dernière candidature de ce groupe d'âge est féminine, activant la décision de faire entorse à la répartition égale entre femmes et hommes, et en visant une zone paritaire (40-60) plutôt qu'une distribution égale entre les genres.
- 6. Les 20 candidatures étant pigées, la séance est levée à 18 h 47.

Confirmation de la composition du panel

L'agent de projet a contacté l'ensemble des candidates et candidats entre le 29 août 2022 et le 2 septembre.

Au total, 13 des 20 personnes initialement sélectionnées ont accepté le mandat.

Les 7 personnes déclinant le mandat ont été remplacées par des personnes au profil équivalent, selon les règles déterminées à l'avance et présentées ci-dessus.

Lors de la semaine du début des activités, une autre personne s'est désistée. La tentative pour la remplacer à partir des candidatures reçues et dans un délai d'une journée a échoué.

Des 19 personnes ayant confirmé vouloir relever le mandat, 16 se sont présentées à la première séance d'information le 19 septembre.

Avant le début des travaux, le panel avait la composition suivante :

Groupes d'âge	Cible	Panel	Femme Cible	Femme Panel	Homme Cible	Homme Panel	Riverain	Non riverain	S'identifiant à une minorité visible
18-24	1	1	2	2	2	1	12	7	2
25-34	3	3							
35-44	4	4	7	7	6	7			
45-54	3	3							
55-64	4	3							
65-74	3	3							
75 et plus	2	2	1	1	1	1			
				10		9			
		19	19				19		

La composition du panel avant le début des délibérations avait la composition suivante :

Groupes d'âge	Cible	Panel	Femme Cible	Femme Panel	Homme Cible	Homme Panel	Riverain	Non riverain	S'identifiant à une minorité visible			
18-24	1	1	2	2	2	2	10	6	3			
25-34	3	3										
35-44	4	3										
45-54	3	3										
55-64	4	3	7	7	7	4						
65-74	3	2										
75 et plus	2	1										
	20		1	1	1	0	10	6	3			
				10		6						
		16		16			16					

Une personne s'est désistée entre les séances d'information et la fin de semaine de délibérations. Au total, 15 personnes se sont présentées aux séances de délibérations du 1^{er} et 2 octobre 2022.

La composition finale du panel était la suivante :

Groupes d'âge	Panel	Femmes	Hommes	Riverain	Non riverain	S'identifiant à une minorité visible
18-24	1	2	2	9	6	2
25-34	3		2			
35-44	3	6	4			
45-54	2					
55-64	3					
65-74	2					
75 et plus	1	1	0			
	15	9	6			

ANNEXE 4 : NOTES BIOGRAPHIQUES DES SPÉCIALISTES

Le 19 septembre, les membres du panel citoyen ont assisté à quatre présentations de spécialistes. Ils ont également eu l'occasion de leur poser des questions. Voici leurs notes biographiques.

Jean-Bernard Drapeau

Jean-Bernard Drapeau détient un baccalauréat en biologie et une maîtrise en santé environnementale et santé au travail. Il est professionnel à la Direction de santé publique de la Montérégie depuis un peu plus d'une dizaine d'années. Au cours de ces années, il a été impliqué dans de nombreux dossiers de nature diverse qui lui ont permis de développer une expertise sur plusieurs enjeux en lien avec la santé et la qualité de vie des citoyens, dont la qualité de l'air extérieur, le bruit, les risques industriels, etc. Il a entre autres pris part à l'évaluation d'études d'impact et participé à des consultations publiques sur des projets comme l'exploration et l'exploitation du gaz de schiste, l'implantation de parcs éoliens, l'agrandissement d'installations portuaires et le développement d'activités aéroportuaires.

Mehran Ebrahimi

Mehran Ebrahimi est professeur titulaire au Département de management de l'ESG UQAM. Il dirige le Groupe d'étude en management des entreprises de l'aéronautique (GEME-Aéro) et l'Observatoire international de l'aéronautique et de l'aviation civile (OIAAC), et coordonne le Centre interdisciplinaire de recherche et de formation en cybersécurité de l'ESG. Ses travaux traitent du management des connaissances dans les secteurs de haute technologie. Il enseigne les fondements théoriques du management et du management des connaissances, ainsi que le management comparé dans une perspective humaine et critique des ancrages du management en sciences économiques. Il est coauteur de la première édition de l'ouvrage « Le management réhumanisé ». Collaborateurs : Nancy Aumais, Thierry Beaupré-Gateau et Émilie Fortin-Lefebvre, professeurs au Département de management de l'ESG UQAM.

Normand Mousseau

Normand Mousseau est professeur de physique et directeur scientifique de l'Institut de l'énergie Trottier à Polytechnique Montréal. Il est détenteur d'un doctorat de la Michigan State University et a travaillé comme chercheur postdoctoral à l'Université d'Oxford, en Angleterre, et à l'Université de Montréal. Il fut professeur adjoint au Département de physique et d'Astronomie de la Ohio University avant de rejoindre l'Université de Montréal en 2001. Détenteur d'une chaire d'excellence de la Fondation NanoSciences de 2009 à 2012, il fut chercheur ou professeur invité à l'École Polytechnique de Delft, aux Pays-Bas, à l'Utrecht Universiteit, au CEA, au CNRS, à l'Université Fudan de Shanghai et à l'Université Pierre et Marie Curie. Il fut Directeur scientifique de Calcul Québec, le regroupement de calcul de haute performance québécoise, de 2010 à 2013. Les méthodes numériques qu'il a développées, dont plusieurs s'appuient sur la technique d'activation et de relaxation, sont utilisées à travers le monde pour l'étude de la cinétique des matériaux complexes. Avec son groupe et des collaborateurs étrangers, il continue à développer les méthodes ART nouveau et ART cinétique. Chercheur de renommée mondiale en matériaux complexes et en biophysique, avec plus de 200 articles scientifiques à son actif, il nourrit également une grande passion pour la vulgarisation scientifique. De septembre 2011 à avril 2017, il a produit et animé l'émission « La Grande Équation » sur les ondes de Radio Ville-Marie, une émission de savoir scientifique disponible sur iTunes U et en ligne. Il a publié plusieurs articles grand public à l'interface entre science et société, dont « Comment se débarrasser du diabète de type 2 sans chirurgie ni médicaments », « Gagner la guerre du climat. Douze mythes à déboulonner » et « Pandémie. Quand la raison tombe malade », tous aux Éditions du Boréal. Depuis 2005, il suit de près la question énergétique et des ressources naturelles. En plus de ses nombreuses interventions médiatiques, il a publié chez MultiMondes plusieurs livres sur le sujet dont « Au bout du pétrole, tout ce que vous devez savoir sur la crise énergétique », en 2008, et « La révolution des gaz de schiste », en 2010. Son dernier livre, « Le défi des ressources minières » a paru à l'automne 2012. En 2013, il a coprésidé la Commission sur les enjeux énergétiques du Québec dont le rapport, « Maîtriser notre avenir énergétique, pour le bénéfice économique, environnemental et social de tous », a été rendu public à la fin février 2014. Directeur scientifique de l'Institut de l'énergie Trottier depuis 2016, il a contribué à la création de l'Institut canadien pour des choix climatique et de l'Accélérateur de transition. Il codirige également l'Initiative de modélisation énergétique.

Patric Besner

M^e Besner, un passionné du droit des affaires, a débuté sa carrière au sein d'un cabinet d'envergure de Montréal, après quoi il a travaillé à titre de conseiller juridique auprès d'une entreprise canadienne de ventes au détail et d'investissements immobiliers. Il a fondé en 1993 le bureau boutique Besner, Avocats d'affaires qui se spécialisait en droit des affaires (transactionnel et en gouvernance d'entreprises). M^e Besner est responsable de la législation de la section affaires de l'ABC-QC depuis 2008; il a participé au Comité d'étude de la Loi sur les sociétés par actions du Québec de l'ABC-QC et il a présidé plusieurs comités, dont le comité d'étude de la Loi québécoise sur les personnes morales sans but lucratif, le comité d'étude de la Loi sur la publicité légale des entreprises de l'ABC-QC. Il a été membre du comité « Groupe de suivi experts/REQ relativement au projet MIRE » créé par l'Agence du revenu du Québec et le Registraire des entreprises pour les assister dans la réforme touchant le Registre des entreprises du Québec (2011-2014). Depuis décembre 2021 il est membre du Comité consultatif externe d'expert en droit des affaires créé par le Registraire des entreprises pour les assister dans la réforme touchant la transparence corporative suite à l'adoption de la Loi visant principalement à améliorer la transparence des entreprises. Il a également donné de nombreuses conférences et formations et il est l'auteur de plusieurs articles et ouvrages. « Je me considère très privilégié de faire maintenant partie de la grande famille de l'IGOPP en me joignant à son équipe de direction, et ce, afin de participer au développement et au rayonnement de l'Institut. Les défis en gouvernance sont nombreux, rendant plus que jamais pertinente et nécessaire la présence d'une institution comme l'IGOPP. Par mon expérience et mon expertise, je serai heureux de prendre part activement à la réflexion et à la recherche-action en gouvernance qui caractérise si bien l'IGOPP. Rarement peut-on compter sur l'appui et la contribution d'un conseil d'administration composé de membres aussi exceptionnels, sur une solide équipe de direction et sur des collaborateurs de haut niveau, ce qui me rend d'autant plus enthousiaste à l'idée d'intégrer l'équipe. » d'indiquer M. Besner.

ANNEXE 5 : L'AVIS CITOYEN

AVIS CITOYEN

Panel citoyen sur l'Aéroport Montréal Saint-Hubert
Aux élues 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'élue mandatée 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 élue(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 NEF¹

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 :

¹ 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



ANNEXE 6 : LETTRE D'UN DES SIGNATAIRES DE L'AVIS, ACHEMINÉE LE 19 OCTOBRE 2022**Lettre de désistement**

À qui de droit,

Je, soussigné, me trouve dans l'impossibilité de cautionner le document construit par le panel citoyen au sujet des conditions permettant une augmentation des vols à l'aéroport de St-Hubert. Après lecture du document rédigé, vous trouverez ci-dessous les raisons qui rendent ce rapport incompatible avec ma signature.

Tout d'abord, j'ai constaté que la question de départ comportait un biais dans sa formulation : « Existe-t-il des conditions qui rendraient l'augmentation des vols acceptable ? Si oui, lesquelles, si non pourquoi ? » Cette formulation oriente la réponse des participants en laissant présupposer que l'augmentation des vols est automatiquement sujette à une série de conditions et que, s'il n'y en a pas, le projet est par défaut inacceptable. J'ai pu constater que c'est de cette façon dont la question a été comprise par les participants et cela a mené à une extrapolation de liste de souhaits personnelle de toute sorte et peu cohérente avec le projet d'augmentation modérée de 5 à 9 % des vols actuels de jour. Or, selon ma compréhension du dossier, le projet était déjà acceptable tel que proposé par DASH-L, notamment eu égard à leur engagement de ne pas augmenter le trafic aérien de nuit (les vols de nuit) ni à augmenter le nombre d'écoles de pilotage.

De surcroît, un premier expert rencontré a mis l'accent sur de présumés « vertiports » et a donné un discours portant à croire que les avions allaient décoller verticalement dans un futur très rapproché, ce qui rendrait injustifiable le projet de DASH-L. Or, ce n'est pas du tout l'information qu'il est possible de constater auprès des professionnels de l'aéronautique en 2022, et ce tous domaines confondus.

Enfin, un deuxième expert présenté au panel citoyen est venu détourner l'objet du dossier pour le porter autour de la question du CO2 et du climat en partageant notamment des présupposés extrêmement alarmistes et basés uniquement sur des études commandées par l'ONU. Or, l'ONU se trouve en situation de conflit d'intérêt sur cette question puisqu'une organisation mondiale a impérativement besoin d'une crise mondiale afin de justifier son financement et ses pouvoirs. Les études indépendantes plus récentes démontrent plutôt une hégémonie de l'activité solaire dans la direction que prend le modèle climatique global, alors que tout le reste serait beaucoup plus négligeable que ne l'a laissé sous-entendre l'expert. De plus, il est impossible en 2022 de connaître la direction que prendra le climat à moyen terme étant donné la haute variabilité climatique actuelle liée à la transition en cours des cycles solaires.

Pour ces raisons, je ne peux cautionner un tel document qui pourrait être utilisé comme entrave au sain développement économique de ma région et / ou y porter préjudice.

Merci,

Francis Lacombe

ANNEXE 7 : LE DOSSIER DOCUMENTAIRE

Le dossier documentaire complet de la démarche participative sur l'augmentation des vols à l'Aéroport Montréal Saint-Hubert est disponible dans les bibliothèques publiques de Longueuil, ainsi que sur le site web de l'OPPL à l'adresse suivante : <https://oppl.quebec/aeroport>.

1. La documentation relative au mandat

- 1.1 La résolution du comité exécutif (CE-220831-2.1)
- 1.2 Le sommaire décisionnel (SD-2022-2337)

2. La documentation relative à la démarche participative

- 2.1 Les accroche-portes
- 2.2 Connaissance et perception des activités de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert, Leger360.com
- 2.3 Comparaison entre le sondage et le questionnaire en ligne ouvert à tous

3. La documentation relative au panel citoyen

- 3.1 Le document d'information sur l'Aéroport Montréal Saint-Hubert
- 3.2 Document de questions et réponses sur le panel citoyen
- 3.3 Charte d'engagement des membres du panel
- 3.4 Soirée du 19 septembre : présentations des spécialistes
 - 3.4.1 Jean-Bernard Drapeau de la Direction de la santé publique de la Montérégie (DSPM)
 - 3.4.1.1 Vidéo de la présentation : <https://youtu.be/cgCuOTm0dmo>
 - 3.4.1.2 Vidéo de la période de questions : <https://youtu.be/WxcrygPbu5o>
 - 3.4.1.3 Présentation PowerPoint
 - 3.4.2 Normand Mousseau de l'Institut de l'énergie Trottier, Polytechnique Montréal
 - 3.4.2.1 Vidéo de la présentation : <https://youtu.be/bqYb55OZosY>
 - 3.4.2.2 Vidéo de la période de questions : <https://youtu.be/NhuePWVwvy8>
 - 3.4.2.3 Présentation PowerPoint
 - 3.4.3 Mehran Ebrahimi de l'Observatoire international de l'aéronautique et de l'aviation, École des sciences de la gestion de l'UQAM
 - 3.4.3.1 Vidéo de la présentation : <https://youtu.be/RI2uampY-AA>
 - 3.4.3.2 Vidéo de la période de questions : <https://youtu.be/CRDJGkhDJis>
 - 3.4.4 Patric Besner de l'Institut sur la gouvernance des organisations privées et publiques (IGOPP)
 - 3.4.4.1 Vidéo de la présentation : <https://youtu.be/MLWwLyF0muM>
 - 3.4.4.2 Vidéo de la période de questions : <https://youtu.be/6s7alrZi8II>
 - 3.4.4.3 Présentation PowerPoint
- 3.5 Soirée du 20 septembre : présentation des parties prenantes
 - 3.5.1 Développement Aéroport Saint-Hubert de Longueuil (DASH-L)
 - 3.5.1.1 Vidéo de la présentation : <https://youtu.be/F6C4YjewiPs>
 - 3.5.1.2 Vidéo de la période de questions : <https://youtu.be/7qb5JSJl4R4>
 - 3.5.1.3 Présentation PowerPoint
 - 3.5.2 Ville de Longueuil
 - 3.5.2.1 Vidéo de la présentation <https://youtu.be/OBOjb053keY>
 - 3.5.2.2 Vidéo de la période de questions <https://youtu.be/BerDUqpEKHc>
 - 3.5.2.3 Présentation PowerPoint
 - 3.5.3 Comité antipollution des avions de Longueuil (CAPA-L)
 - 3.5.3.1 Vidéo de la présentation : <https://youtu.be/ZKqcr4XYbk8>
 - 3.5.3.2 Vidéo de la période de questions : <https://youtu.be/Cjzm1iufeCc>
 - 3.5.3.3 Présentation PowerPoint
- 3.6 Questions supplémentaires envoyées à DASH-L
 - 3.6.1 Réponses de DASH-L
- 3.7 Questions supplémentaires envoyées à la Ville de Longueuil
 - 3.7.1 Réponses de la Ville de Longueuil
- 3.8 L'avis citoyen
- 3.9 Questionnaire rempli par les membres du panel avant leur participation à la démarche
- 3.10 Questionnaire rempli par les membres du panel après leur participation à la démarche

4. Les liens vers la partie 1 de la démarche participative conjointe

4.1 Lien vers le site de la consultation : Consultation publique aéroport de Saint-Hubert | Denis Trudel | Ville de Longueuil | Consultation publique aéroport de Saint-Hubert (<https://consultation.quebec/>).

4.2 Lettre d'invitation aux commissaires des audiences publiques organisées par le bureau du député Denis Trudel

4.2.1 Réponse des commissaires

4.2.1.1 Annexe 1: Demandes aux commissaires de la consultation publique pour participer à une discussion avec le panel citoyen de l'OPPL

4.2.1.2 Annexe 2: Rapport de l'atelier citoyen

4.2.1.3 Annexe 3 : Sondage commandé par M. Trudel pour les commissaires

