

MÉMOIRE DE ANDRÉ LAFRANCE
AVENIR DE L'AÉROPORT DE SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU

Vendredi le 17 mars 2017

INTRODUCTION

L'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu a été construit au début des années 1940 pour permettre la formation de pilotes qui devaient se rendre sur le front européen pour soutenir l'effort de guerre contre l'Allemagne Nazie. Au cours des années, l'aéroport a été utilisé activement par des aéronefs militaires, commerciaux et privés. L'aspect éducationnel de l'aéroport a été continu jusqu'à la fermeture de la dernière école d'aviation "Devenir Pilote" en 2015 (**pièce AL-1**).

L'aéroport a été cédé à la ville au début des années 2000 par le gouvernement fédéral sans obligations pour la ville d'y maintenir des activités aéronautiques après l'année 2014, année où la ville en devenait propriétaire en absolu propriété. Elle a acquis l'installation d'une valeur de près de 100 millions pour la modique somme de 1\$

Pendant que Plattsburgh élaborait un plan stratégique et réalisait un aéroport pour attirer la clientèle canadienne à ses installations, St-Jean-sur-Richelieu, en possession d'une installation de qualité le laisse à l'abandon. Force est de constater aujourd'hui l'état de délabrement des installations de CYJN.

Il existe sur le site des hangars construit à une autre époque dont le sort des occupants est inconnus. De plus, après des négociations ardues de plusieurs années, un groupe d'aviateurs a réussi à obtenir un bail sur le terrain de l'aéroport pour une période de 25 ans avec possibilité pour la ville de les racheter en tout temps moyennant compensation qu'il est difficile d'évaluer considérant la nature de l'acte. En fait, un second groupe s'est détaché du premier pour y construire une série de Hangars avec les mêmes conditions.

Il a été porté à mon attention que la négociation avec la ville pour y établir un hangar était compliqué et interminable, que les conditions étaient inacceptables en regards de l'investissement et que qui plus est, aucun des hangars ne seront reliés à un service d'égoût et d'aqueduc, situation inacceptable en 2017. En fait, la ville recherche le beurre et l'argent du beurre.

D'autre part, la ville, après des négociations interminable avec le Groupe Cargair a raté l'occasion qui s'offrait à elle d'augmenter les nombres de mouvements essentiel au maintien de la présence d'une tour de contrôle. Cette augmentation aurait garanti le maintien de la tour de contrôle en plus d'être génératrice de nombreux emploi. On aurait voulu que l'exploitant se commette pour un essai de 6 mois, situation inacceptable s'il en est. Qui plus est les conditions de vols de même que l'imposition de tarifs d'atterrissage exorbitants on fait en sorte d'éloigner Cargair. La situation n'a pas été vraiment différente pour une école de Bromont ou après une discussion de plus d'un an, les propriétaires ont décidé de jeter la serviette.

En toile de fond, un comité de citoyen qui fait trembler littéralement l'administration municipale. Jamais, depuis la création du comité la ville n'a eu le moindre leadership dans ce dossier. De plus, le site aéroportuaire est protégé par des servitudes aéronautiques.

Finalement, la ville de St-Jean n'a jamais élaboré un véritable plan de développement pour son aéroport. Elle abandonne la gestion de ses installations aux mains du festival de Montgolfières.

1. L'AÉROPORT DE PLATTSBURG PBG

Voici comment le président d'Air Canada Calin Rovinescu s'exprimait :

“Plattsburgh is Quebec's fastest-growing airport.”

En fait, Plattsburgh a saisi l'opportunité qui s'offrait à elle. Le besoin est tellement grand que les clients sont obligés de changer de pays pour le combler.

L'aéroport de Plattsburgh est passé de zéro passager à 150 000 depuis sa création, 85% d'entre eux proviennent du Québec. On doit donc se demander ce qui n'a pas fonctionné à St-Jean-sur-Richelieu.

Selon Justin Ralenkotter, relationiste pour le transport à rabais Allegiant Air, un des deux occupants de l'aéroport déclare:

“Over 70 per cent of our customers here are from Canada - and that's a large part of our success here.”

Un citoyen qui doit passer à l'extrémité pistes de Montréal-Trudeau en empruntant l'autoroute 13 pour se rendre à Plattsburgh commente l'article du journal The Gazette (**Pièce AL-2**) comme suit :

[Claude Choquette Saint-Eustache, Quebec](http://montrealgazette.com/business/local-business/plattsburgh-airport-invests-us55-million-to-expand-for-canadian-market) *With all the existing problems at Montreal Airport I will start using Plattsburgh International from now on. Walking time at Mtl Airport is a nightmare even with the new terminal entrance and time to pass the security control is awefull. At certain times it's faster to drive to PBG then YUL. Too bad Plattsburgh have no direct flight to France and Spain.*

source: <http://montrealgazette.com/business/local-business/plattsburgh-airport-invests-us55-million-to-expand-for-canadian-market>

Plattsburgh n'a aucun couvre-feu ou restriction de vol la nuit et profite d'un climat favorable toute l'année. Elle est également dans une zone exempte d'impôt pour beaucoup d'entreprises.

L'objectif à atteindre pour Saint-Jean-sur-Richelieu, une zone franche (<https://www.fin.gc.ca/ftz-zf/index-fra.asp>)

2. LE RAPPORT ABCISSE

Nous avons tenté d'obtenir la copie intégrale du rapport préparé par la firme Abscisse et nous avons accusé une fin de non-recevoir (**pièce AL-3**). Considérant ce refus, nous sommes en droit de nous poser des questions sur le contenu de ce rapport dont on cache l'essentiel au public. Dans un souci de transparence, nous croyons que la ville aurait dû rendre public le rapport ce qui aurait permis une meilleur analyse.

Le rapport fait état des principales caractéristiques opérationnelles, ce qui ne se veut qu'un résumé de ce que l'on retrouve sur le site internet de la ville de St-Jean que l'on retrouve à l'adresse suivante : <http://www.ville.saint-jean-sur-richeleu.qc.ca/aeroport/Pages/aeroport.aspx>

Ce que le mémoire ne dit pas sur les caractéristiques de l'aéroport:

1. Fermeture de la piste 02-20 pour une période d'environ 3 mois par année pour permettre la tenue du festival des Montgolfières.
2. Fermeture de la piste 06-24 pour la période hivernale et également pour permettre la tenue du festival des Montgolfières.
3. L'absence de balise lumineuse sur les voies de circulation Echo, Alpha, Bravo et les pistes 06-24 et 02-20.

3. TOUR DE CONTRÔLE

Le mémoire de Abscisse se base sur des données erronées en ce qui concerne la zone de contrôle de CYJN qui s'étends sur **5 milles nautique** et non pas 4 milles nautiques comme le laisse entendre le rapport (P.3).

Bien que l'aéroport de St-Jean soit le seule aéroport avec tour de contrôle au Québec avec moins de 60 000 mouvements par année, il n'en demeure pas moins qu'il y a d'autre exemple au pays tel que Yellowknife.

Le rapport Abscisse parle de la possibilité de la fermeture de la tour de contrôle opéré et administré à coût zéro pour la ville. Nous sommes en accord que si la situation ne se redresse pas, la tour de contrôle sera fermée pour de bon.

L'auteur du rapport déclare:

Dans l'éventualité où Nav Canada décidait de mettre fin aux activités de la tour de contrôle en raison d'un trafic moins dense, les opérations de l'aéroport pourraient se poursuivre sans restriction. Diverses options peuvent se présenter dont la plus probable est la mise en place d'une station d'information de vol (FSS). Parmi les services assurés par une telle station, citons la fourniture de renseignements météorologiques locaux et le service consultatif d'aéroport (renseignements sur le trafic local, données sur le vent et le calage altimétrique et toute autre information requise des pilotes), le contrôle des véhicules et l'aide en cas d'urgence. En somme, la fin des activités de la tour de contrôle n'entraverait en rien le développement de l'aéroport.

La prémisses voulant que l'aéroport puisse continuer ses activités sans restrictions ne peut se soutenir dans le contexte d'opération d'un aéroport à configuration complexe car un FSS n'est pas un contrôle aérien à proprement parler. Il est peu probable que NAV Canada, dans le contexte actuel puisse décider d'assurer quelques services que ce soient. D'ailleurs, le rapport ne fait état d'aucune communication avec NAV Canada pour valider la proposition faite (P.4)

L'auteur ajoute:

Au Québec, 9 aéroports sont dotés d'une FSS, dont ceux de Mirabel, Mont-Joli, Rouyn-Noranda et Sept-Îles, qui accueillent des services réguliers de transporteurs aériens de passagers ou de fret (Mirabel).

Or, il n'y a ni service passager ou de fret à St-Jean ce qui réduit à néant les chances d'obtenir un tel service de FSS. Le retrait de la tour de contrôle va entraîner des conséquences très importantes pour l'avenir de l'aéroport comme suit:

1. La perte de 8 emplois permanent dont le salaire et le budget d'opération est complètement assumé par NAV Canada sans engagement financier de la ville à hauteur de près de 1,5 millions par année.
2. L'aéroport, en raison de la proximité des carrières Bernier et Baillargeon ou le dynamitage est fréquent pourrait se voir imposer une zone d'exclusion à l'Ouest des installations ce qui aurait pour effet de fermer l'espace aérien de l'aéroport durant les heures d'opérations, limitant ainsi la possibilité de vol dans les axes 06-24 et 29-11. Il faut donc prévoir l'établissement d'une zone de dynamitage. Dans ce contexte, seul les activités de la piste 02-20 seraient permises avec circuit du côté de la zone habitée dite zone sensible.
3. Il y aurait disparition inévitable de l'approche VOR piste 06, la seule approche aux instruments à St-Jean
4. Il deviendrait difficile à la ville d'imposer des frais d'atterrissages puisqu'il n'existerait plus aucune mesure de contrôle.
5. L'impossibilité d'attirer des transporteurs régionaux, une perte financière non négligeable.

Actuellement la tour de contrôle coordonne les vols durant la période de dynamitage. La seule alternative viable serait la création d'un UNICOM, ce service serait créé par l'opérateur à ses frais, soit la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu. On imagine que la création de cet UNICOM entraînerait des frais de gestion important pour la ville et le maintien de personnel qualifié 7 jours sur 7 et ce 365 jours par année sur un chiffre journalier d'environ 14 heures par jour.

Nous avons dénoté que la Figure 1-1 du rapport (p-4) englobe une partie de la base militaire. Est-ce une erreur? Doit-on comprendre que la défense Nationale entend rétrocéder cette portion incluant les nombreux bâtiments inclus à la ville et quel en serait le prix?

4. MOUVEMENT D'AÉRONEFS

En ce qui concerne les mouvements d'aéronefs, le rédacteur base son étude sur une période de 10 ans s'étalant de 2004 à 2014, quel était le but recherché? Est-ce qu'il détenait ce mandat de la ville? En fait, le mandat accordé à Abscisse n'a semble-t-il pas été divulgué au public. Il aurait fallu analyser l'aéroport dans sa globalité soit depuis sa création en 1941. Il aurait aussi fallu que le rédacteur explique les raisons de la baisse de volume en 2004, ce qu'il n'a pas fait. Pourquoi le graphique 1-2 ne fait-il pas état des vols entre 1997 et 2004 et pourquoi ne pas avoir expliqué la diminution de 20% ?

Au chapitre 1.3 de l'étude, il est dit que et nous la citons:

Cette capacité horaire représente au moins 205 000 mouvements annuel exclusivement pour la piste 11/29. Actuellement, plus de 80% des mouvements d'aéronefs sont réalisés sur cette piste

Si l'on prend pour avéré l'affirmation d'Abscisse cela équivaut à dire qu'il y aura 23 avions pour chaque heure de l'année. C'est virtuellement irréalisable considérant que les conditions VFR ne sont pas aux rendez-vous. Dans une configuration de deux pistes parallèles 06-24 et une 10-28 comme à St-Hubert, cette installation est saturée avec les 149 000 mouvements annuel répertoriés.

Au chapitre 1.4 de l'étude, on conclut comme suit:

Dans le contexte actuel où le nombre de mouvements d'aéronefs est stable et qu'il ne subsiste aucune attente de croissance exponentielle en matière de mouvements d'aéronefs, les activités aériennes pourraient être concentrées sur une seule piste.

Dans les faits, la demande existe, nous avons fait état plus haut dans notre exposé. L'usage créatif des statistiques faite par l'auteur nous permet de conclure que cette étude avait pour unique but la justification d'une décision déjà prise par la ville, cela nous semble évident puisque l'étude n'explore aucune autre avenue de solution.

L'auteur ajoute que les possibilités d'avenir de l'aéroport ne sont pas reluisantes et que la perspective d'une augmentation du trafic est peu probable. Il élabore en donnant les raisons du manque de popularité de CYJN entre autre le fait la piste 11-29 est la seule éclairée. Il met donc la table sur manque de vision des administrateurs municipaux.

Nous discutons plus haut la question des possibilités d'augmentation du trafic, possibilités bien réelles. Comme l'expliquait Garry Douglas de la Chambre de Commerce de Plattsburgh, l'aéroport s'attend à une augmentation substantielle du volume de passagers. De plus, les réseaux parallèles auront besoin d'installation comme St-Jean-sur-Richelieu pour desservir leurs clientèles sans cesse grandissante. Il y a des groupes comme Porter qui cherchent sans cesse des aéroports pour y effectuer transit et prise de passager, c'est un fait bien connu dans le domaine de l'aéronautique. Est-il utile de rappeler à

l'auteur que Toronto Island (**pièce AL-4**) possède la même configuration que St-Jean avec ses trois pistes et son terminal

En bref, le rapport Abscisse brosse un sombre tableau de la situation vécu à St-Jean-sur-Richelieu, une reconnaissance que les administrations municipales successives sont incapables d'en faire une gestion efficace. Leur incapacité surprend si l'on considère que l'industrie est pleine croissance sauf en ce qui concerne l'aviation générale qui stagne et c'est sur cette dernière que les administrateurs municipaux ont tablé. Ce fait est démontré sans équivoque par les autres aéroports qui sont en pleine progression.

La question que l'on est en droit de se poser est celle de savoir si la ville a agi de façon à favoriser la décroissance et ce, avec l'objectif inavoué de justifier la fermeture de l'aéroport. Nous constatons que les installations ont été grandement négligées depuis que la ville en a pris possession. De plus, mis à part un site Internet, la ville n'a jamais fait la promotion de l'aéroport, bien au contraire elle en a volontairement freiné le développement, à preuve l'échec de Cargair et la perte de clientèle à St-Jean.

Je suis en accord avec le constat que fait l'auteur du rapport Abscisse qui est à l'effet que l'aviation générale n'est pas la pierre de salut pour augmenter de façon significative les revenus de l'aéroport, on doit écarter cette possibilité. Selon la Canadian Owners and Pilots Association (COPA), la flotte canadienne d'avions privés stagne en 2016 et on ne prévoit pas d'augmentation pour 2017, voir même une diminution. Il faut regarder au-delà de cette possibilité. Un plan qui mise sur l'augmentation de l'aviation générale est totalement farfelu et non soutenable dans la réalité. Il est facile de dessiner des espaces de stationnements mais pas aussi facile de les remplir avec de véritables avions qui n'existent pas.

Nous croyons sincèrement que la seule possibilité d'augmenter substantiellement les revenus d'opération passe par le transport de passager à moyens volume (avion de 10 à 100 places), le transport de marchandise, l'ajout d'un école de pilotage majeure, l'entretien d'avion et l'apport de commerces provenant du secteur tertiaire tel que la location de voiture et la restauration, c'est ce qui se fait partout ailleurs.

L'auteur du rapport Abscisse propose ce qui suit:

Suivant une analyse sommaire, il apparaît a priori opérationnellement viable et techniquement faisable de concentrer l'ensemble des activités sur une seule piste en maintenant en activités les opérations de la tour de contrôle de Nav Canada. Cette approche permettrait de minimiser les coûts d'exploitation relatifs à l'entretien et au déneigement des pistes et également de minimiser les coûts d'immobilisations à long terme. Les figures suivantes présentent une estimation des surfaces opérationnelles à protéger pour chacune des pistes selon des scénarios de fermetures éventuelles de pistes. Une évaluation plus précise devra cependant être effectuée afin d'en déterminer les superficies exactes.

Le Rapport Abscisse n'a aucune vision d'avenir pour l'aéroport de St-Jean-sur-Richelieu, c'est évident. On peut par contre être en accord avec celui-ci, à savoir que dans la perspective actuelle de développement on ne saurait prévoir une augmentation significative du volume d'avion provenant de l'aviation générale puisque la région est très bien desservi en aéroport pour combler ses besoins (CSB3, CSU3, CYHU, CZBM, CSN7, CSY3, CMN3, CSP5, CSX3, CSV9, CRM3, CTY5) sans compter les nombreuses pistes non répertorié et hydrobases.

Là où on ne saurait être d'accord c'est sur le maintien de la tour de contrôle dans une perspective de fermeture des axes 06-24 et 02-20. Il m'apparaît inévitable que dans ce contexte la décision de NAV Canada sera inévitablement de fermer la tour de contrôle puisque la complexité n'y sera plus et le volume sera grandement diminué. Le rapport nous apparaît sur cet aspect contradictoire puisqu'il entrevoit l'arrivée d'une station FSS à la page 4. Nous ne croyons pas que le coût d'exploitation tel que l'entretien hivernal serait en cause dans une perspective de développement, nous rejetons donc cette argumentaire comme non crédible.

Nous notons une divergence entre la Figure 1-1 et 1-6 sur la superficie totale. La figure 1-6 fait état d'une superficie de 133 hectares soit 14 316 000 pieds carrés. Il faut comprendre que si l'on adoptait le scénario mis de l'avant par Abscisse au point 1-4, page 11, nous ne pourrions entrevoir un maintien viable de CYJN. Dans cette perspective, la ville devra donc entrevoir la vente du site pour du développement immobilier. Il est reconnu que la ville a hérité des installations pour la somme de 1\$. Nous évaluons le potentiel à près de 56 millions dans le cas d'une vente du terrain pour un développement résidentiel. Elle devra par contre nécessairement compenser les propriétaires de hangars d'avions et décontaminer le sol en fonctions des ententes et du droit civil pour ceux n'ayant plus de bail clair.

Comme nous l'expliquions plus haut, **le maintien de la seule piste 29-11 signera l'arrêt de mort de l'aéroport**. Le conseil de ville devra donc alors gérer la fermeture, compenser les propriétaires et prévoir une solution de remplacement à ses frais, une histoire déjà écrite à Mascouche.

La synthèse faite par Abscisse confirme une fois de plus que la firme devait arriver à cette conclusion. Nous considérons que cette étude est biaisée en ce qu'elle ne tient absolument pas compte de la réalité aéronautique de notre époque.

5. LES OPTIONS PROPOSÉES PAR ABCISSSE

Finalement, nous avons tenté d'obtenir l'intégralité du rapport auprès du directeur général lequel a refusé au soussigné de prendre connaissance de la portion que la ville cache à la population. C'est dans cette perspective que mon mémoire a été rédigé. De plus, il n'a retourné aucun des appels que nous lui avons laissé, ça se passe de commentaires. Nous avons par contre pu prendre connaissance d'une partie de ce rapport caché puisque certaine personne près de l'administration municipale ont pu en obtenir copie (**pièce AL-5**).

Aux pages 62 et suivantes, Abscisse fait état de plusieurs scénarios en ce qui concerne le futur de l'aéroport. Il semble qu'une forme de sondage a été réalisé auprès d'un groupe d'individus non identifié et dont on ignore la provenance en plus d'ignorer le nombre de répondant de l'échantillonnage (voir section 8.3.1) nous prendrons le temps de tous les décrire:

OPTION I

La ville privilégie le statu quo à l'égard de l'aéroport. Ce scénario implique qu'elle continue à investir au minimum pour maintenir les infrastructures et n'entreprends aucune démarche pour promouvoir le développement. Elle comble le déficit d'opération annuellement.

En fait, la ville n'a a peu près rien investi dans l'aéroport depuis qu'elle en est devenu propriétaire sauf l'entretien minimal. Elle a ainsi épargné des millions de dollars depuis sa prise de possession. Pis encore, elle n'en a jamais fait la promotion, bien au contraire, elle entretient un climat d'incertitude en ce concerne son avenir. Ce climat d'incertitude contribue à éloigner les investisseurs.

La ville n'a pas cru bon embaucher un directeur d'aéroport détenant des compétences probantes en matière d'administration de site aéroportuaire, elle a plutôt ajouté une tâche au directeur de la mobilité urbaine qui a bien d'autre chat à fouetter.

En agissant de la sorte, elle démontre une manque de vision voir même une incompétence crasse à gérer les destinées d'une infrastructure importante. C'est donc une absence de saine gestion des affaires publiques qui est à l'origine du déclin de l'aéroport, rien d'autre. Il ne suffit que de s'inspirer sur Trois Rivières et d'autre ville comme Drummondville pour s'en convaincre.

La tenue du festival des Montgolfière n'est pas étrangère non plus au déclin de l'aéroport. Cet événement met en veilleuse toute possibilité de promotion de l'aéroport amputé de deux pistes pendant une bonne partie de la haute saison. En fait, l'aéroport est devenu, au fil des ans, un vaste terrain de jeu. Le festival des Montgolfière ne verse pas non plus sa juste quote part de l'utilisation des installations mis à sa dispositions d'où un important manque à gagner et une perte d'opportunité d'affaire. Le site des montgolfières doit être relocalisé hors des enceintes de l'aéroport, cela est incontournable. L'opportunité de maintenir cette activité reviens aux élus municipaux mais chose certaine, ils doivent cesser de se raconter des histoires sur les retombés économique de l'événement.

OPTION II

La ville privilégie le statu quo à l'égard de l'aéroport. Un fois de plus, ce scénario implique qu'elle investit au minimum pour maintenir les infrastructures et n'entreprend aucune démarche supplémentaire pour promouvoir le développement. Toutefois, cette 2ième option supposerait que la ville impose des frais d'atterrissage aux aéronefs permettant ainsi de combler la totalité ou partiellement le du déficit d'opération annuel.

Il serait difficile de faire moins que ce que la ville fait pour valoriser et promouvoir l'aéroport, elle ne fait rien et n'a rien fait depuis qu'elle en est devenu propriétaire, à preuve une lettre de son directeur Luc Coté (**pièce AL-6**) relativement à la possibilité d'ouvrir la piste 06-24. La publicité actuelle est insignifiante et ne permet pas de promouvoir l'aéroport mais plutôt d'informer les usagers sur les services offerts.

En ce qui concerne l'imposition de frais d'atterrissages, plusieurs aéroport ont adopté cette mesure pour les gros avions. Il reste à déterminer si les locataires du site devrait se voir imposer de tel frais alors qu'ils versent déjà un loyer annuel, cela reste à déterminer mais ne doit pas nécessairement être écarté si l'on considère que la majorité des utilisateurs locataires volent moins de 35 heures par année.

Si la ville veut adopter cette mesure d'imposition de frais d'atterrissages, le maintien de la tour de contrôle devient crucial pour les comptabiliser. Il est par contre faux de prétendre que la mise en place d'un système de perception pourrait s'avérer complexe et coûteux.

Pour ce qui est de la diminution du trafic, elle ne se concrétisera pas si les frais sont appliqués uniquement à des avions de plus grandes dimensions tels que King Air et Pilatus PC-12 pour ne nommer que ceux-là. Nous savons aussi que les écoles sérieuses acceptent volontiers de payer des frais raisonnables pour l'utilisation d'installations de qualité et la présence de la Tour de contrôle est essentielle pour les opérations effectuées par ces dernières. **En résumé, la vision apocalyptique transporté dans le rapport Abscisse est farfelu et sans fondement.**

En ce qui concerne le déficit d'opération, la ville n'a pas démontré de façon probante qu'un tel déficit existe, une analyse sérieuse des revenus de taxations et de location ne permet pas d'arriver à cette conclusion. Si déficit il y a, ils n'en font pas la démonstration hors de tout doute.

De plus, le rapport Abscisse ne fait pas état de ce déficit il est donc difficile de se prononcer avec précision sur cette avancée. Nous croyons sincèrement qu'une analyse approfondie des postes budgétaires de la ville pourrait nous permettre de mieux comprendre la situation réelle. Nous croyons qu'une firme comptable indépendante devrait être nommée pour mettre en lumière ce prétendu déficit. La ville voit ses possibilités grandement réduites par la simple occupation de son territoire gratuitement par le festival, ces pertes devraient ainsi être évaluées avec précision et comptabilisées comme subvention au dit festival.

OPTION III

La ville met fin aux activités aéronautiques du site (fin des vols). Elle cesse d'investir dans les infrastructures à la fois pour l'opération et pour leur maintien. Les entreprises présentes sur le site demeurent. Cette troisième option suppose que la ville attend des opportunités de développement, quelles qu'elles soient.

Comme nous le mentionnions ci-dessus, la ville a cessé d'investir du jour de l'acquisition, elle n'y verra aucune différence. L'état du site en est la démonstration la plus patente. C'est d'une évidence absolue qu'il n'y aura pas d'investissement dans les infrastructures dans cette option.

Ce que l'auteur du rapport Abscisse omet de mentionner c'est le coût relié à la fermeture comme les compensations à ceux qui ne voudront plus demeurer sur le site en raison de l'opération de leur entreprise qui nécessite une piste, le rachat de l'ensemble des hangars, etc.

En ce qui concerne l'opération des cadets, force est d'admettre qu'elle sera déplacée vers Bromont ou un autre aéroport de proximité. En fait, la fermeture n'empêche pas l'opération du collège militaire dont la vocation est tout autre.

Dans l'acte de cession de l'aéroport (non publié sur le site de la consultation), le gouvernement du Canada n'a pas prévu le maintien de l'activité aérienne au-delà de 10 ans d'opération par la ville selon les informations obtenues. Ce n'était donc pas une priorité absolue pour le gouvernement du Canada.

OPTION IV

La ville met fin aux activités aéronautiques du site et modifie le zonage en conséquence. Le secteur pourrait être destiné au développement immobilier résidentiel. Les entreprises présentes sur le site demeurent.

Il est à noter que l'option 4 et 3 sont identiques. Je ne partage pas l'opinion que la fin de l'activité aéronautique mettrait en péril l'activité militaire loin de là. En conséquence, les commentaires de l'option 3 sont repris ici. L'aéroport ne fait d'ailleurs plus partie des priorités du collège.

La modification du zonage est sujette à l'approbation des électeurs, je crois qu'il y aura une ferme opposition de la part des propriétaires. Nous ne croyons pas qu'un changement de vocation pourrait mettre en péril l'avenir économique de St-Jean-sur-Richelieu. L'inertie de l'administration municipale est en soit un frein au développement économique de la ville, c'est un fait connu de tous. La ville pourra-t-elle changer le zonage, seul l'avenir nous le dira dans le contexte législatif actuel, le projet de loi 122 n'étant pas encore adopté.

Le fait de fermer l'aéroport ne va rien changer à la dynamique de cette ville. Au risque de me répéter, il n'y a jamais eu de plan stratégique de développement de la ville, en ce sens, ma vision du maintien de l'aéroport sera élaborée en conséquence.

de cette absence de vision et de compétence. Je ne crois non plus d'ailleurs que la décontamination puisse être un frein au développement que l'on en fait. Comme on dit : à chaque problème trouve sa solution. C'est donc un faux argument.

La ville pourrait générer un bénéfice à court terme de la vente de l'actif aéroport, c'est indéniable. Elle ne va pas générer ou tirer profit d'un développement quel qu'il soit puisque comme je le disais, la ville taxe en fonction de son budget. Une opération de taxation, ce n'est pas une opération commerciale qui génère du profit.

OPTION V

La ville met fin aux activités aéronautique du site et modifie le zonage. Le site est désigné parc industriel. Les entreprises présentes sur le site y demeurent et continuent à payer leur loyer.

Ce scénario est un peu identique à l'option 4. Je maintiens donc mes commentaires en les adaptant à la situation. On ne parle pas si dans le reste du parc industriel on va aussi adopter la même politique de location des espaces, cela ne ressort pas du texte d'Abscisse. Il faudrait éviter de créer deux régimes différents de propriété si la ville décidait d'adopter cette option.

Il faut ici entrevoir une lutte citoyenne importante pour empêcher cette modification du zonage non souhaitable puisque cette zone industrielle viendrait s'insérer dans un secteur essentiellement résidentiel et institutionnel.

L'ensemble des arguments proposés par les personnes interrogées ne tient absolument pas en considération la contestation citoyenne. Dans une perspective d'industrialisation, que ce soit léger ou lourd, cela ne change en rien la dynamique du transport et du va-et-vient. L'argumentaire à propos de l'éloignement de l'autoroute 30 ne saurait être retenu.

Enfin, il y a beaucoup d'idées de développer n'importe quoi en autant que ce ne soit pas un aéroport. Pourquoi ne pas catalyser les énergies pour développer l'aéroport?

OPTION VI

La ville maintient en partie la vocation aéronautique de l'aéroport en conservant une piste. Cependant, elle libère un secteur qui serait consacré au développement industriel au site aéroportuaire. En somme, la vocation de l'aéroport pourrait devenir double: aéronautique et industrielle. Cette approche nécessiterait des investissements en aménagement, mais permettrait de générer des revenus de nature locative suivant l'implantation de nouvelles entreprises sur le site.

As-t-on choisi la piste 11-29 au hasard? Il m'apparaît évident que les mouvements se centralisent à 80% sur l'axe 11-29 puisque l'orientation est favorable aux vents dominants provenant de l'Ouest. Cette fréquence n'est pas surprenante si l'on considère que pendant près de 8 mois par année, l'axe 06-24 est fermé tantôt pour la période hivernale tantôt pour le festival des Montgolfières. Nous sommes d'avis que si l'ensemble des axes était en opération 12 mois par année, la piste 11-29 verrait sa fréquentation diminuer de façon significative.

Il m'apparaît donc surprenant que le rapport ne fasse pas état de cette réalité. Nous considérons donc cette portion du rapport comme non crédible. L'objectif inavoué et inavouable de l'auteur c'est d'arriver à une conclusion probablement recherchée par la ville. Il m'apparaît étonnant qu'aucune des solutions proposées ne puisse aller dans le sens d'un développement de l'aéroport.

Encore une fois, nous ne pouvons être en accord avec les personnes interrogées pour des raisons évidentes de sécurité aérienne. Il est étonnant de constater comment les idées foisonnent pour détruire en presque totalité un aéroport de l'envergure de City Center (Toronto Island). Que de belles paroles lancées aux quatre vents sans aucune réflexion.

OPTION VII

La dernière option est analogue à l'option VI, mais présente une variation. Ainsi, la vocation aéronautique serait maintenue plutôt que de procéder à un développement industriel "classique" sur les espaces libérés suivant la fermeture d'une ou deux pistes, la ville consacrerait des efforts à développer un pôle d'excellence qui ne nécessite pas de mouvements de camion lourd. Ainsi, la ville, en collaboration avec différents acteurs privés et public, pourrait identifier des activités économiques porteuses d'avenir et y consacrer des efforts de développement.

Dans un premier temps, on peut qualifier cette dernière option de **verbiage pompeux** sans aucune substance véritable. Il faut comprendre que les entreprises de haute technologie en aéronautique vont graviter autour des institutions d'enseignement comme l'École Nationale d'Aérotechnique ou près des clients potentiels comme Pratt & Whitney, Bombardier,

CAE, Leroux Devtech ou encore Rolls Royce. Il faut donc arrêter de rêver en couleur et retomber les quatre pattes sur terre. Il s'agit de phrases vides de sens et de contenu.

6. CROISSANCE DU TRAFIC AÉRIEN

Tel que mentionné ci-dessus, le trafic aérien est en pleine croissance, l'industrie a besoin:

1. d'infrastructure et
2. D'institutions d'enseignement permettant de former la demande croissante en pilotes.

D'ici 2030, 460 000 pilotes (source Boeing current market outlook 2012 -2013) seront requis pour combler la croissance , cette activité économique d'enseignement est générateur d'emplois et de richesse. Deux entreprises ont compris l'importance de la formation, Cargair et Air Richelieu, pour ne nommer que ceux-ci, se partagent la formation de milliers de pilotes européens et asiatiques sans compter les étudiants locaux.

7. GÉOGRAPHIE FAVORABLE

La position privilégiée de CYJN soit:

1. sa distance avec Montréal et la frontière avec les États-Unis,
2. l'absence de concurrence,
3. le coût compétitif de service au sol

Favoriser l'émergence de notre aéroport. Les aéroports régionaux commencent à prendre leur place telle que **Hamilton** avec West Jet, FedEx et UPS, ABBOTsford avec West Jet et **Providence** avec SouthWest et Dayton avec FedEx.

L'industrie du transport aérien est en pleine **mutation** et CYJN peut bénéficier des plages de nouveaux appareils de 50 à 100 places.

8. AVIATION D'AFFAIRE ET INVESTISSEMENT MASSIF EN IMMOBILIER

L'aviation d'affaires n'est pas à négliger. L'avènement des Global, Cesna Citation, Dassault Falcon et Embraer ouvre de nouvelles perspectives d'affaire représentant des millions en investissements et en création d'emplois. D'ailleurs la vente d'avions d'affaires est en nette progression. Qui plus est, la présence de Honda, Diamond et Cessna dans le jet privé prend de plus en plus de place. Les propriétaires d'avions d'affaire investissent massivement dans l'immobilier et par conséquent augmentent la richesse.

9. CRAINTE RELIÉ À LA PRÉSENCE D'UN AÉROPORT

La crainte des aéroports régionaux est souvent liée à la controverse que génère un aéroport. CYJN **existe depuis les années 40** et est bien intégré socialement dans son milieu en plus d'être supporté par une réglementation stricte tant dans l'enceinte qu'à l'extérieur (clause d'aéroport aux actes de vente). Nous suggérons à la ville d'enclencher avec transport Canada le processus d'évaluation de mesures d'atténuation. Dans une optique de développement optimale, la ville devra reconnaître ses erreurs, soit d'avoir permis le développement résidentiel autour des installations, un processus d'achat de gré à gré des résidences en secteur sensible n'est donc à ne pas négliger, cela c'est fait à Burlington au Vermont.

10. CROISSANCE ET VOLONTÉ MUNICIPALE

De plus en plus, les infrastructures ne pourront suffire à la demande sans cesse croissante. Il faut donc bénéficier de cette croissance et la volonté municipale doit être non équivoque.

11. OPTION

A) L'EMPHYTÉOSE ET LA CRÉATION DE ADSJ

La création d'une emphytéose sur l'ensemble de CYJN peut s'envisager et cela s'inscrit dans le modèle canadien vécu à CYUL entre autre.

La rétrocession au bout du bail se ferait en faveur de la ville, cela aura un impact sur l'amélioration des installations en fin de parcours. Il faut donc bien comprendre cette limitation en regard avec l'amortissement des investissements.

Le modèle canadien impose une contrainte importante, soit l'écoulement du temps. Dans le cas d'un bail emphytéotique, le loyer doit être modulé en fonction des investissements de sorte que celui-ci soit équitable considérant qu'au terme de l'accord, les infrastructures seraient remis à la ville libre de toute dette. Il ne devrait pas y avoir de loyer car la ville récoltera des impôts en lieu de taxe.

B) LA PRIVATISATION

Le modèle canadien préconise la propriété du fond par le gouvernement fédéral avec un bail longue durée. Cette option mènera inévitablement au sous-financement des grands aéroports Canadien, est-ce souhaitable? En fait, l'avenir incertain refroidit les investisseurs.

On devra soumettre qu'il serait probablement avantageux d'adopter le modèle canadien pour une période de 70 ans avec une option de renouvellement mais aussi centrer probablement le discours vers une privatisation progressive de l'aéroport CYJN ou la ville pourrait devenir un actionnaire récoltant un dividende par exemple. Il y aurait donc instauration d'une structure corporative classique.

Un accord visant à alléger le fardeau fiscal pourrait également faire l'objet de discussion ce qui rendrait l'aéroport plus compétitive en regard avec l'instauration d'entreprises aériennes régionales et permettrait de concurrencer Plattsburgh sur son propre terrain.

Nous devrions donc préconiser une privatisation de CYJN tout comme le gouvernement fédéral l'a fait avec Air Canada, Pétro Canada et Canadien National pour ne nommer que ceux-là. Dans le cas d'ADM (organisme à but non lucratif) on est en face d'un bail emphytéotique et au terme de celui-ci, le gouvernement du Canada reprendra les actifs sans aucune forme de compensation.

Dans le cas de ADM, des centaines de millions ont été versés en loyer au gouvernement fédéral et le modèle adopté a permis des investissements d'au-delà de 19 milliards. En fait, la privatisation aurait un effet bénéfique car les agendas de développement de l'aéroport seraient commandés par des priorités de développement économiques **et non pas en fonction d'agenda politique douteux**. Il aurait également pour effet d'améliorer la gouvernance ce qui éliminerait les fonctionnaires du portait lesquels seraient remplacés par des administrateurs expérimentés.

L'objectif est de transformer CYJN en véritable entreprise commerciale diversifiée et non pas simplement un fournisseur d'infrastructure. La vente au détail, la restauration, les services de location d'automobiles et la location d'espaces commerciaux et industriels doivent être au centre des activités futures de CYJN. Il faut tenir en considération de la concurrence des aéroports limitrophes américains largement subventionnés dans l'établissement de la taxation du site.

Il y a une évolution vers la privatisation des aéroports, il y en aurait environ 450 de par le monde. Il faut donc orienter le modèle de CYJN vers une structure corporative à but lucratif avec capital actions (aéroport de Paris et Beijing capital en sont des exemples). Je crois sincèrement qu'un fonds de pension serait intéressé à investir dans cette infrastructure.

CONCLUSION

Le rapport Abcisse n'en n'est pas vraiment un car il ne fait que constater une situation catastrophique sans pour autant proposer des solutions d'avenir dans une perspective de développement soutenu d'un aéroport de ce type situé à moins de 39 kilomètres du centre-ville de Montréal pour une population d'environ 3 millions d'habitants.

L'aéroport est un vecteur économique, social et touristique et se doit de devenir une composante majeure de l'activité économique, de la ville de Saint-Jean. La proximité de Montréal et de la frontière avec les États-Unis de même que nos axes routiers en font un lieu privilégié toujours inexploité.

L'Aéroport a l'avantage d'être desservi par des liaisons routières rapides et un service de transport en commun par autobus en plus de pouvoir favoriser l'émergence d'un lien ferroviaire efficace entre Saint-Jean et Montréal.

Il serait donc souhaitable, pour la MRC qu'elle dispose d'un aéroport régional, d'en assurer sa connexion avec des liens de transport par autobus tel que mentionné ci-dessus et d'assurer des liaisons par train vers le centre-ville de Montréal.

La tour de contrôle à partir de laquelle les contrôleurs aériens dirigent le trafic est un élément essentiel de son développement harmonieux. La réduction du trafic pourrait mettre en péril le maintien de celle-ci avec les emplois qu'elle génère.

L'évolution de l'aéroport de St-Jean passe par l'implantation d'une aérogare comme celui de Plattsburgh avec service de douane international (US-CANADA) où les passagers transitent, les services administratifs de l'aéroport, les services de douane ainsi que les services de sécurité se retrouveront sous un même toit.

L'instauration d'un service de sécurité incendie, créant ainsi un certain nombre d'emplois en plus d'assurer la sécurité du site. De plus, ce développement ne va pas sans la présence de service douanier qui pourrait également être générateur de création d'emploi.

Saint-Jean comme aéroport régional pourrait devenir une liaison vers les aéroports nationaux (Porter) favorisant ainsi un transit plus efficace des passagers.

La présence d'un aéroport digne de ce nom représentante une incitation supplémentaire pour une entreprise de s'installer dans une région et est en mesure d'influer sur le développement économique de la MRC pour exemple, Bromont avec GE et Burlington VT. C'est la raison pour laquelle la MRC se doit d'assurer le maintien et viabilité de CYJN. Un aéroport constitue des investissements à long terme (au-delà de 30 ans) mais comment profitable.

Afin d'assurer le développement profitable de CYJN est celle visant à favoriser la spécialisation sur les marchés de l'aviation d'affaires, du fret, des loisirs ou en tant que centre de maintenance et de formation collégiale. De plus, des liaisons comparable à celle de Plattsburgh devraient être sérieusement envisagé. En effet, l'analyse de la situation exacte de l'aéroport dans un contexte métropolitain est primordiale, afin d'être en mesure d'élaborer des plans de développement régional conséquents.

D'autre part, des subventions pourraient être octroyées pour l'amélioration de CYJN puisqu'il est dans d'intérêt public de maintenir cette installation de qualité, un lien essentiel dans le réseau aéronautique canadien.

Au niveau social, un aéroport génère des emplois directement ou indirectement liés au transport aérien. CYJN peut devenir un acteur majeur du développement régional. En Europe, il est établi qu'en moyenne, un million de passagers génèrent environ 4 000 emplois.

"L'aviation est un moteur de l'économie mondiale. Nous relient les gens et les entreprises aux marchés; nous réunissons les familles et les amis. (...) Elle s'est avérée une force au service du bien dans le monde". – Source Tony Tyler, directeur général de l'association.

Dans une optique de saturation de CYUL Montréal-Trudeau, les aéroports régionaux se doivent de prendre leur place. CYJN bénéficie d'une longueur d'avance avec ses installations et la possibilité d'expansion sur les terres voisines inoccupées par le développement, la proximité de la zone agricole élimine ainsi les possibilités de conflit. Des transporteurs régionaux commencent à penser à des aéroports comme CYRQ comme base d'opérations (source:<http://www.lapresse.ca/le-nouvelliste/actualites/201607/28/01-5005404-la-compagnie-aerienne-newleaf-sinteresse-a-trois-rivieres.php>).

En ce sens dans un contexte d'évolution du trafic aérien, CYJN se doit de se tailler une place dans ce réseau parallèle tel que l'aviation d'affaire, le taxi aérien, les liens nationaux et internationaux vers les États-Unis et les Caraïbes

Sont autant d'opportunité qu'il ne faut pas laisser passer. Il faut aussi ne pas sous-estimer la présence de l'aéroport comme générateur de richesse.

Nous croyons que l'aéroport de St-Jean devrait intégrer les activités économiques suivantes:

1. Enseignement (cours de pilotage) en partenariat avec le CÉGEP de Saint-Jean voire même le collège militaire.
2. Développement de certification de produit tel que SeaWind
3. Nolisement d'avions et d'hélicoptères
4. Fret et transport de marchandises (Purolator FEDEX UPS, DHL)
5. Transport de passagers avec transporteur régional (Porter)
6. Entretien et révisions majeure de petit et gros appareils
7. Épandage aérien
8. Reconstruction et révisions de moteur atmosphérique et turbine
9. Atelier de peinture
10. Fabrication de pièces
11. Composite

Selon nous, la ville doit favoriser le développement de l'aéroport par l'amélioration des infrastructures (pavages, éclairage, approche GPS de précisions, aérogare). Elle se doit donc d'avoir un plan d'action propre à favoriser le développement et la promotion de l'aéroport tout en favorisant l'arrivé de nouvelle entreprise. Elle doit avoir un discours propre à favoriser l'aide des gouvernements.

Le tout respectueusement soumis

André Lafrance



LISTE DE PIÈCE

PIÈCE AL-1 Historique

PIÈCE AL-2 Article The Gazette et documents aéroport PBG

PIÈCE AL-3 Correspondances DG Ville de Saint-Jean

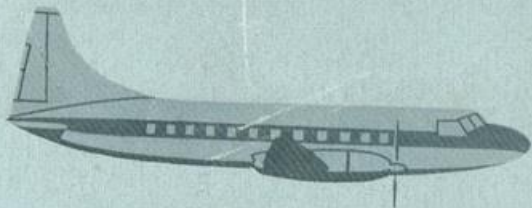
PIÈCE AL-4 Plan Toronto Island (3 documents)

PIÈCE AL-5 Rapport complémentaire abscisse obtenu du président de l'APPH

PIÈCE AL-6 Lettres Luc Coté & al relativement à l'ouverture de la piste 06-24



Service



Overhaul

AIRCRAFT INDUSTRIES OF CANADA LIMITED

Conversion

ST. JOHNS • QUEBEC

Salvage

Manufacturing

Prototypes



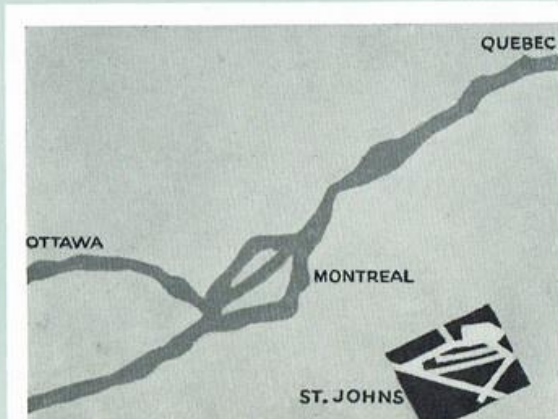
AIRCRAFT INDUSTRIES OF CANADA, LIMITED

*Company offers complete, one-stop service for overhaul,
conversion and modification of all planes up to DC-6*

Aircraft Industries of Canada Limited, conveniently located at St. Johns, Quebec, just 22 miles south of Montreal, is the senior organization in central Canada specializing in complete one-stop service, overhaul, conversion and salvage of small or large aircraft. Facilities are provided in 130,000 square feet of hangar and shop space, equipped with modern machines and tools and staffed by skilled work force of 450 people.

Capable of handling every kind of aircraft, from bush-type aircraft to large transports, the company has expanded steadily to meet the needs of modern aviation. In recent years a new hangar, with a door width of 120 feet, a height of 28 feet, length of 200 feet with two-storey, 20-foot annexes, has been added. Provision has been made for another similar-sized hangar. Runways have been extended an additional 1,700 feet. Space and plans are available for further expansion.

Since the end of World War II, Aircraft Industries of Canada, Ltd., St. Johns, Quebec, an autonomous affiliate of International Aircraft Services Incorporated, staffed 100 per cent by Canadian personnel, has contributed to the development of Canada's aviation industry.



A.I.C. MANAGEMENT TEAM LONG YEARS AS A UNIT

Long experience, co-operation and stability enable A.I.C. to guarantee high quality service at moderate rates.

Ethics, integrity and reliability — expressed in workmanship, costs and time — are characteristics that a company develops only through its personnel. Aircraft Industries of Canada Limited has developed and maintained the kind of organization where these values are achieved with complete reliability and customer satisfaction.

In the relatively young aviation industry, A.I.C. has assembled an eleven-man management team with a total of some 300 years' experience in aviation and 170 years as a working team. A characteristic of the organization is its stability of service at all levels. This comes about in part because the atmosphere of confidence and achievement is conducive to long service; in part because of the efforts of the company to train and develop local people in the skills and knowledge necessary for competence in this highly specialized work. Regular, company-sponsored apprentice courses assure a reliable source of skilled men.

Aware always that the industry requires reliable estimates of cost and time as well as dependable workmanship, and that non-operating plane time is costly to operators, A.I.C. depends on human team-work to guarantee its workmanship and estimates, and to safeguard a long-established reputation for "better workmanship at lower costs".



P. E. Green
Director, President and
General Manager.
In aviation since 1937.



J. F. Brown
Director, Vice-President,
Assistant General Manager.
In aviation since 1934.



D. W. Locke
Director, Secretary-Treasurer.
In aviation since 1941.



J. C. Jackson
Manager, Quality Control.
In aviation since 1928.



T. G. Smith
Sales Engineer. In
aviation since 1933.



H. Harris
Plant Superintendent.
In aviation since 1930.



P. P. Bonin
Production Manager.
In aviation since 1939.



S. L. Walker
Superintendent,
Radio & Electrical. In
aviation since 1935.



J. J. Donnelly
Aeronautical Engineer.
In aviation since 1925.



T. D. Lord
Personnel Manager.
In aviation since 1935.



R. Gaudreau
Test Pilot. In aviation
since 1940.



COMPLETE FACILITIES ONE-STOP SERVICE



The facilities of Aircraft Industries of Canada Limited at St. Johns, Quebec, are not only extensive in terms of hangar space, runways — and room for expansion — but also feature thoroughly integrated and complementary departments which enable the company to offer and provide complete one-stop service to all customers. Facilities include:

SHEET METAL FABRICATION: Complete equipment and skills to form and fabricate structural members, skins for fuselage, wings and other sheet metal work required on an airplane of any size.

X-RAY EQUIPMENT: A portable X-ray unit reveals flaws or weaknesses deep inside the metal of any part of the aircraft and adds further guarantees of reliability.

RADIO AND ELECTRICAL: Up-to-date equipment and experience enable A.I.C. to design installations for all forms of electronic apparatus and controls.

HYDRAULICS: The company is completely equipped to overhaul or recondition all hydraulic equipment — controls, landing gear, brakes, flaps etc. — on all planes up to and including a DC-6.

INSTRUMENTS: A.I.C. is equipped for calibrating, installing and testing all forms of modern instruments.

FABRIC AND UPHOLSTERY: Facilities are provided for all forms of interior work — head linings, seats, recovering fabric surfaces — for commercial, executive or private planes.

DOPE SHOP: Makes possible the reliable finishing of fabric-covered surfaces.

WOODWORK: Facilities are available in the plant for the design, manufacture and installation of all furnishings or equipment made of wood.

PAINTING: Hot spray facilities apply paint at temperatures of 160° to 180°. The resulting finish stands up exceptionally well under any climatic condition.

HEAT TREAT: Heat treating furnaces bring metal parts up to the strength and temper required by specifications.

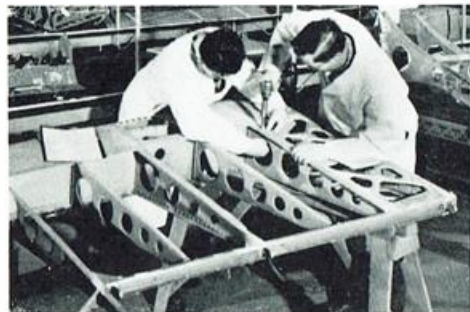
MAGNAFLUX: An electro-magnetic method of detecting cracks in ferrous metal is available.

CADMIUM PLATING: Facilities are installed for all required cadmium plating.

SAND-BLASTING: A sand-blasting shop is well equipped to clean many steel parts prior to overhaul.

SPECIAL EQUIPMENT: Many other special types of machines and processes are available at A.I.C.'s shop — cable swaging, Magnaglo, Ziglo, X-ray, Argon electric welder, honing machine, double flaring tubing machine, complete machine shop.

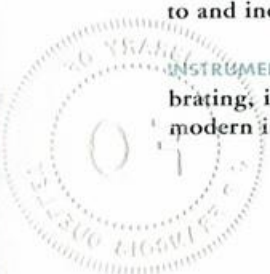
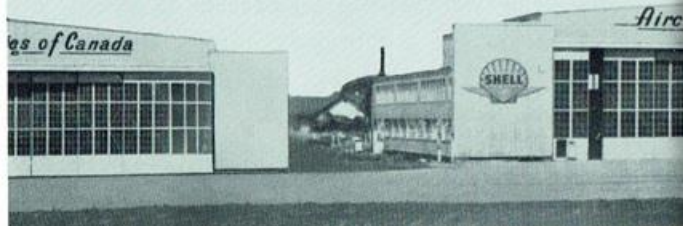
X-ray.



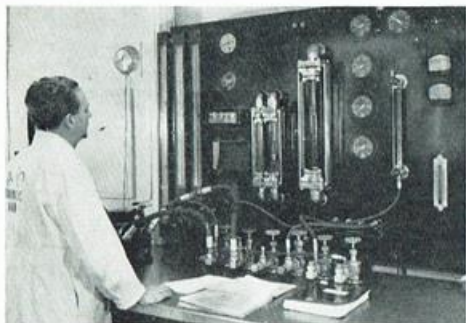
Sheet metal repairs.



Radio and electrical.



Instrument shop.



Hydraulics.



Woodworking.



Upholstery.

Dope shop.



Heat treatment.



Magnaflux.

Cadmium plating.



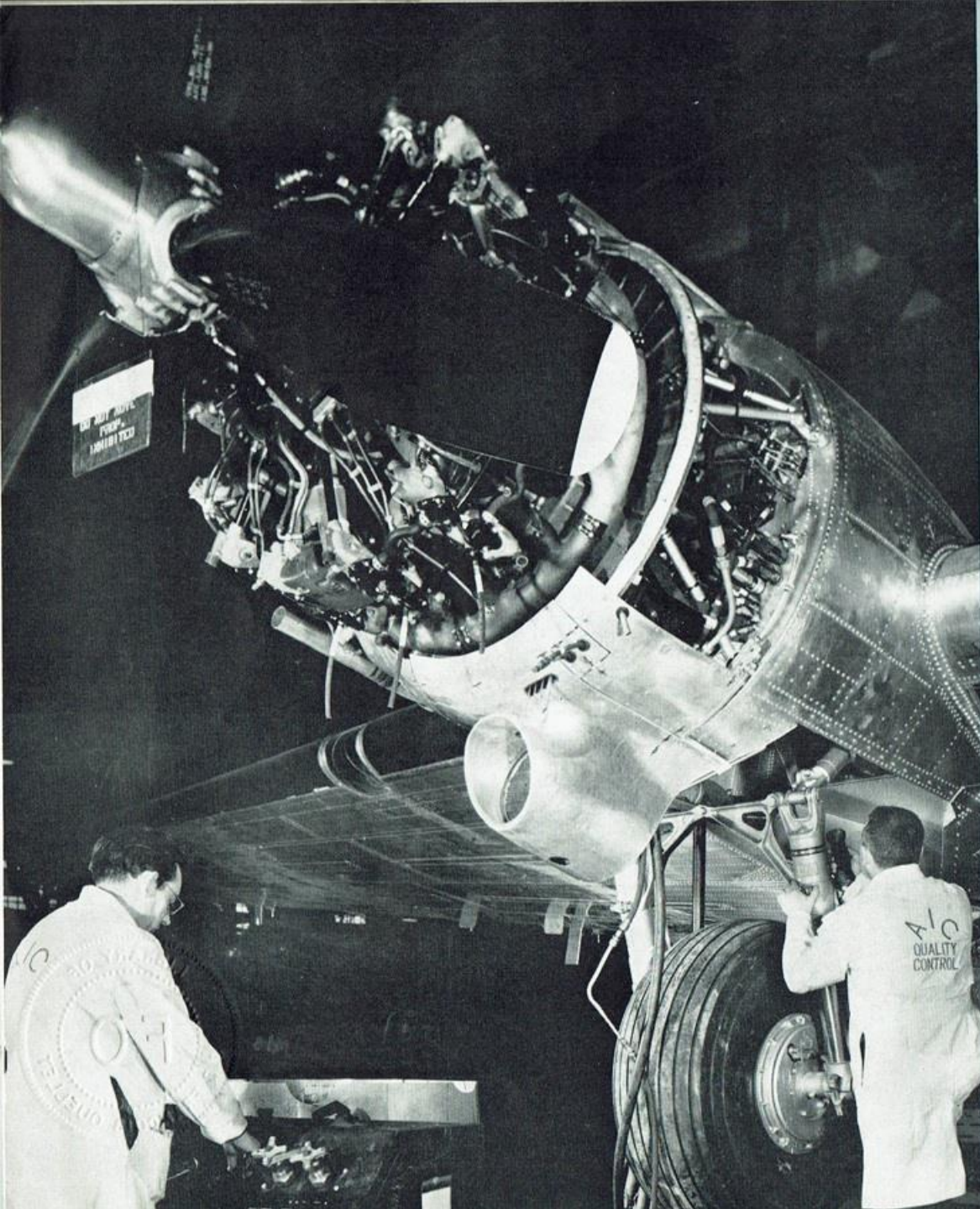
Sand blasting.



Argon welding.

Industries of Canada





SERVICE

The regular and reliable service necessary to maintain an aircraft in airworthy condition is fully provided at A.I.C.'s plant in St. Johns, Quebec. Highly skilled men—in shops where inspection standards are extremely high—assure customers of first quality work on sheet metal, control systems, hydraulic systems, radio and electrical systems, weight and balance, and all other factors that affect the efficiency and security of an aircraft. One-stop service at A.I.C. is a guaranteed reality.

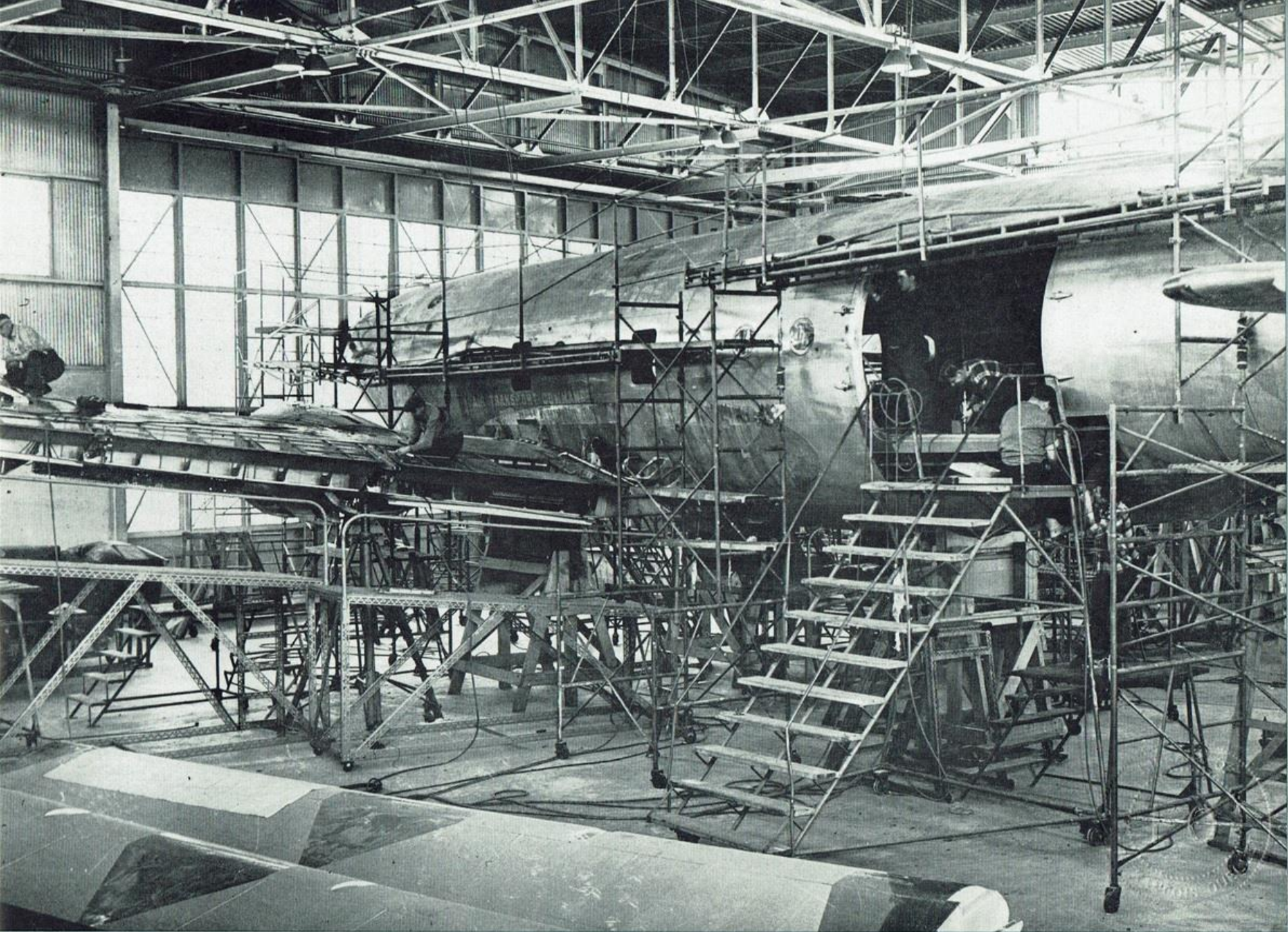
DC3 in A.I.C. plant for service.

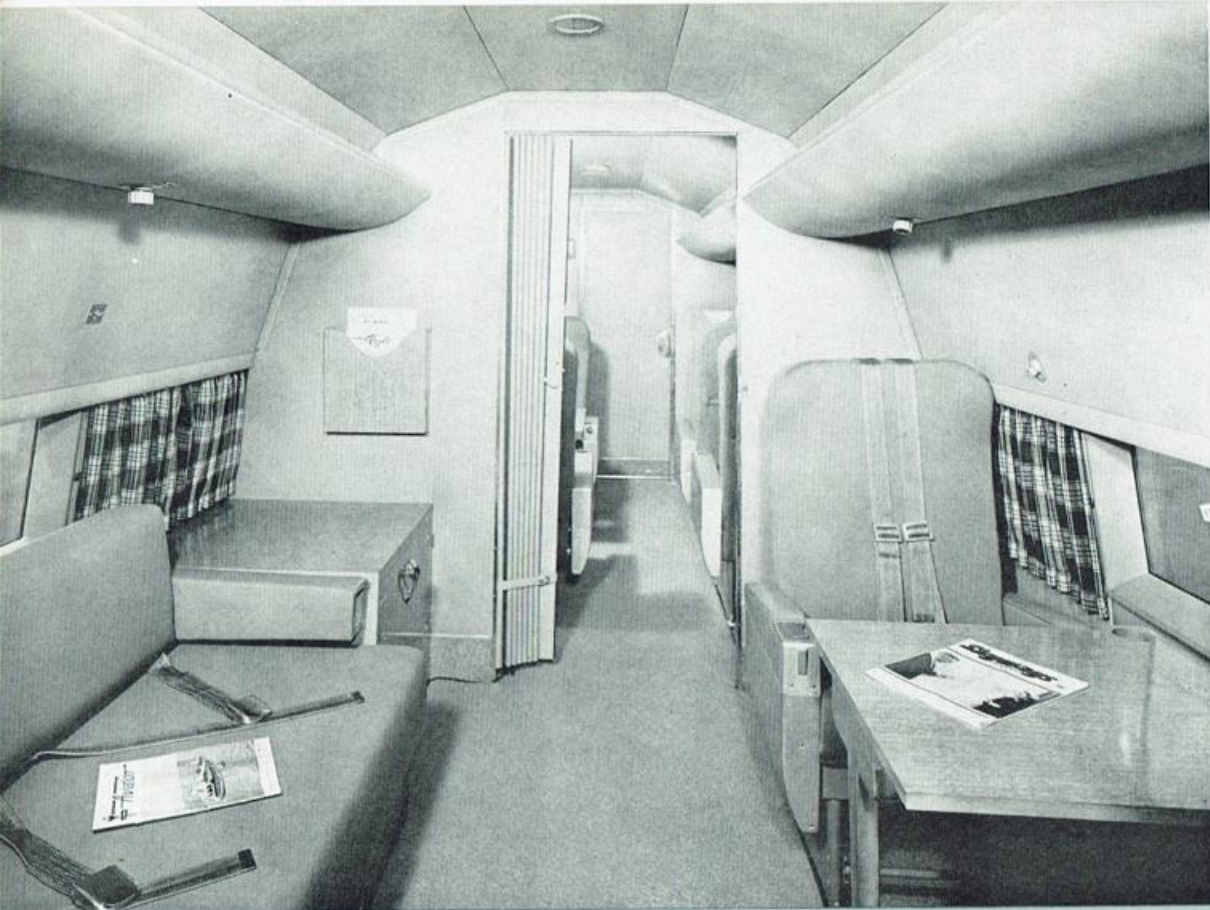


OVERHAUL

Since the end of World War II Aircraft Industries of Canada Limited have maintained up-to-date facilities necessary to ensure an excellent reputation for overhaul of aircraft. Whether it is medium-size or a large transport, the complete service at A.I.C. enables the aircraft, after an overhaul, to leave our shops with zero hours and to operate at the original low maintenance cost. Acutely aware of the loss of revenue from non-operating aircraft, A.I.C. completes the work with efficiency and speed, providing reliable estimates of time and cost with guaranteed workmanship.

DC4M being overhauled at A.I.C. plant.





There is comfort, convenience, efficiency and luxury in this DC3 converted from a commercial to an executive model.



CONVERSION

The post-war years have witnessed a striking increase in the air-miles logged by private and executive aircraft. In the early years after the war, effective and economical utilization of existing aircraft led to extensive conversions from military to private use. Later, emphasis shifted to the conversion of commercial craft to executive configurations. A.I.C. is fully equipped and has the experience to convert aircraft from commercial to executive requirements; from military to commercial; from one type of executive craft to another; from passenger to cargo carriers. If it is a conversion — A.I.C. can do it.



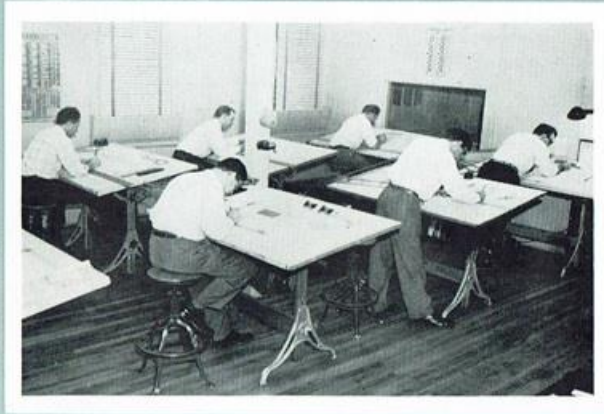
PROTOTYPE DESIGN MANUFACTURING AND INSTALLATION

The fast-moving world of modern aviation frequently requires the development of new types of design and installation for various components of an aircraft. A.I.C. is equipped and experienced to undertake new designs and installations of such fittings as speed-up kits, instrument panels, aids to navigation and communication, heaters and other necessary items. The work completed is guaranteed to meet the highest specifications required.

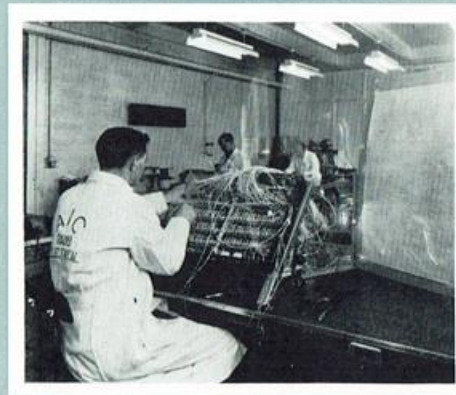
The plant is well equipped with the necessary engineering and design skills, machine shop and manufacturing facilities.



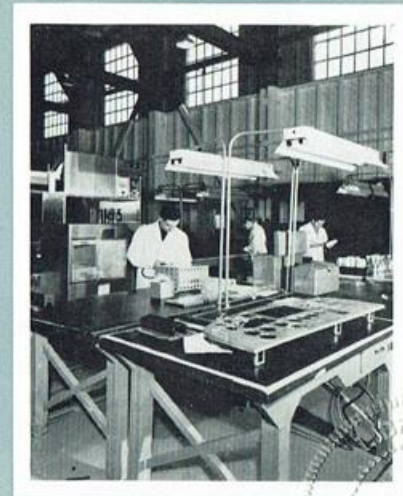
High degree of skill, versatility and capacity is feature of A.I.C.'s modern machine shop.



Section of well-staffed engineering department at A.I.C.



Wiring the junction box prototyped in A.I.C. Shops.



Sheet metal manufacturing is an important facility at A.I.C.





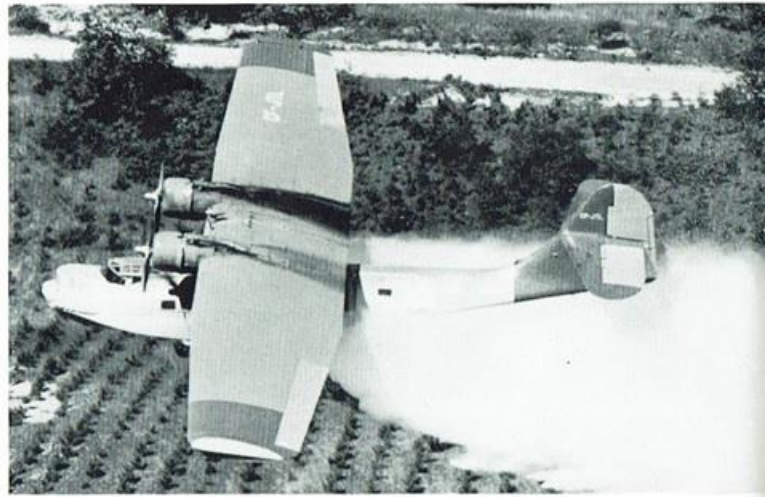
SALVAGE

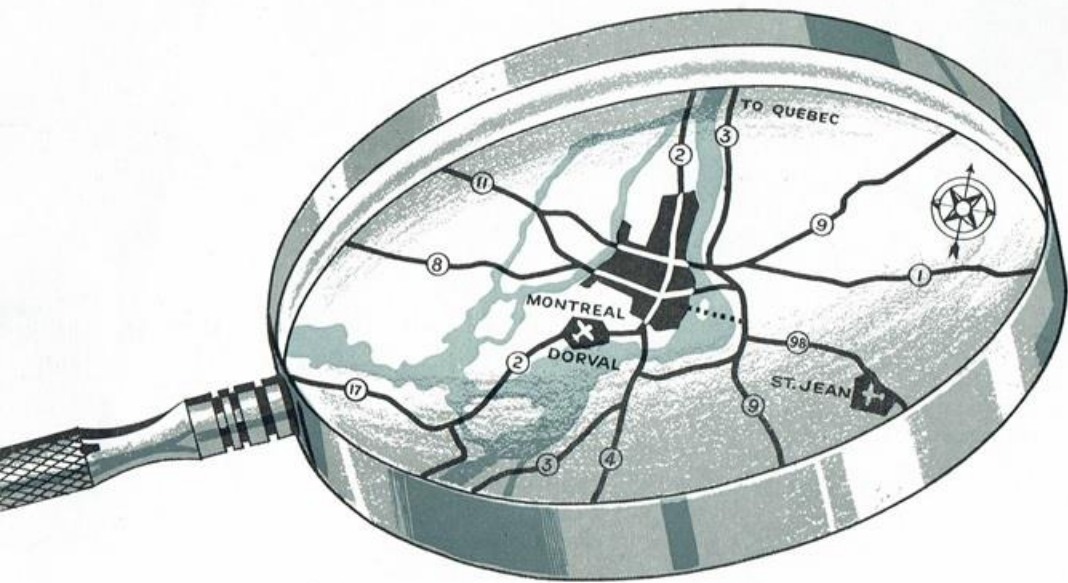
No part of Canada is too remote, nor any plane too large or too small for the salvage operations and experience of Aircraft Industries of Canada Limited. The P.B.Y. and Beechcraft shown here are indicative of the seasonal salvage operations successfully completed by A.I.C.



FIRE FIGHTING

A.I.C. has engineered and manufactured water tanks which convert the cargo Canso into an effective fire fighter, fully licensed by D.O.T. The 650-gallon waterload can be filled during normal water take-off, or from available land sources. The Canso fire fighter has already proved, under actual operating conditions, that a tremendous advance has been made to fill the gap in aerial fire fighting. With tanks empty, it remains a useful cargo carrier for men and equipment. Tank installations can be removed in three hours.





CONVENIENCE & CUSTOMERS

Located only 22 miles from down-town Montreal, Aircraft Industries of Canada Limited at St. Johns, Quebec is comprehensively equipped and conveniently located to provide one-stop service for aircraft, whether a Beaver or a North Star. Rapidly extending highway facilities are constantly improving the convenience of the location, while steadily expanding facilities enable A.I.C. to continue to meet the needs of modern aviation.

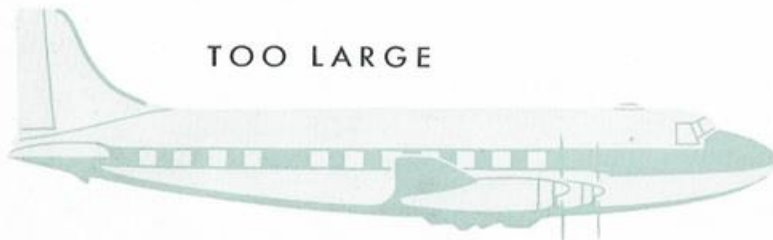
AIRCRAFT OWNERS AND OPERATORS IN CANADA WHO HAVE FOUND AT A.I.C. QUALITY WORKMANSHIP, DEPENDABILITY AND REASONABLE RATES, INCLUDE:—

NO PLANE IS



TOO SMALL

FEW ARE



TOO LARGE

Department of National Defence
 Department of Defence Production
 Department of Transport
 Austin Airways Limited
 Canadian Breweries Limited
 G. W. Crothers Limited
 Eastern Provincial Airways Limited
 Goodyear Tire & Rubber Company
 Hollinger Ungava Transport Limited
 Irving Oil Limited
 A. L. Lamothe Limited
 Matane Air Services Limited
 Nordair Limited
 Northern Wings Limited
 Ontario Paper Company
 Quebecair Incorporated
 Quebec Cartier Mining Company
 Quebec Provincial Government
 Robertson & O'Connell Limited
 Royal Bank of Canada
 Robert Simpson Company
 Wheeler Airlines Limited

AIRCRAFT INDUSTRIES OF CANADA LIMITED • ST. JOHNS • QUEBEC



AIRCRAFT INDUSTRIES OF CANADA LIMITED • ST. JOHNS, QUE.

AIRCRAFT INDUSTRIES OF CANADA LIMITED
ST. JOHNS QUE.

recherche site

MRC en bref**Administration****Nos municipalités****Nos attraits régionaux**

Activités

Aéroport municipal

Agriculture

Attraits touristiques

Commerce

Culture et patrimoine

Écoles

Établissements de santé

Festivals et carnivals

Industries

Nautisme

Réseaux cyclables

Territoires d'intérêts

Vie militaire

Nos mandats**Appels d'offres**

Garrison Saint-Jean

■ VIE MILITAIRE

Saint-Jean-sur-Richelieu, ville garnison, est issue d'une longue tradition militaire qui remonte à la construction du premier fort Saint-Jean en 1666-1667. À cette époque, les assauts répétés des Iroquois dans la vallée du Richelieu mettent en péril l'existence de la colonie française d'Amérique d'où l'apparition, le long du Richelieu, des postes militaires à l'origine de la désignation «vallée des forts» qui est associée à la région du Haut-Richelieu. Le fort Saint-Jean, érigé par les soldats du régiment de Carignan-Salières, joue un rôle important dans l'histoire du pays, principalement lors de la guerre de l'Indépendance pendant laquelle ses occupants freinent l'avancée des troupes américaines en direction de Québec.

La Garnison Saint-Jean

La tradition militaire qui caractérise Saint-Jean-sur-Richelieu se traduit de nos jours par la présence des Forces canadiennes et de ses infrastructures à proximité de l'aéroport régional. Au début de la Seconde Guerre mondiale, la Base militaire de Saint-Jean est construite en vue d'y établir temporairement une école d'entraînement pour les navigateurs et les bombardiers. Vendu après la guerre à l'Université McGill, le site de la base militaire est racheté en 1951 par la Défense nationale qui en fait par la suite un établissement permanent des Forces canadiennes.

Depuis 1979, la Garnison Saint-Jean se démarque surtout par la présence de l'imposant édifice Général-Jean-Victor-Allard, une mégastructure de près d'un demi-kilomètre de long. Celle-ci abrite notamment le 5^e Groupe de Soutien de Secteur, l'École de leadership et de recrues et l'École des Langues des Forces canadiennes. Annuellement, près de 8 000 recrues provenant des quatre coins du pays séjournent à Saint-Jean-sur-Richelieu, ville garnison, pour y entamer leur carrière militaire. Le site de la Garnison Saint-Jean ne fait pas l'objet de visites touristiques.

Base des Forces canadiennes Garnison Saint-Jean

Téléphone 450 358-7099

Collège militaire royal de Saint-Jean

Depuis, l'activité militaire locale a connu une certaine mouvance selon les époques et les besoins des gouvernements en place. Toutefois, la création du 22^e Royal Régiment au siècle dernier, l'arrivée des Forces armées canadiennes en 1941 et la construction du Collège militaire royal de Saint-Jean en 1952 ont confirmé la vocation militaire de Saint-Jean-sur-Richelieu. Le Collège militaire royal de Saint-Jean est construit sur le magnifique site du fort Saint-Jean, sur la rive ouest de la rivière Richelieu.

Créé en 1952 après la Seconde Guerre mondiale, le Collège militaire royal de Saint-Jean figure alors, avec celui de Kingston, parmi les deux établissements canadiens de formation collégiale et universitaire réservés aux élèves-officiers aspirant à gravir les échelons hiérarchiques des Forces canadiennes. La fermeture du collège militaire en 1995 a mené à la création de la Corporation du Fort Saint-Jean qui agit depuis comme gestionnaire du site. Aujourd'hui, le ministère de la Défense nationale est toujours le



Documents



plus important locataire des lieux et la mission de la Corporation vise davantage la commercialisation du site et de ses installations.

Aujourd'hui, la présence de la Garnison Saint-Jean et du Collège militaire royal de Saint-Jean contribue à la notoriété du milieu ainsi qu'au développement économique, industriel, technologique et éducatif. Il est par ailleurs permis d'établir que l'industrie militaire figure parmi les principaux créneaux de développement de la région de Saint-Jean-sur-Richelieu. On estime en effet que l'industrie de la défense représente pour la région quelque 1 500 emplois directs et des retombées de plus de 200 M \$ par année.

Corporation du fort Saint-Jean / Collège militaire royal de Saint-Jean, carte
15, rue Jacques-Cartier Nord
Saint-Jean-sur-Richelieu Qc, J3B 8R1
Téléphone 450 358-6500
Adresse courriel cfsj@cfsj.qc.ca

Le Musée du Fort Saint-Jean

Le Musée du Fort Saint-Jean fait partie intégrante des installations du Collège militaire royal de Saint-Jean. Situé dans un bâtiment militaire construit par les Royal Engineers en 1938, il met en valeur le riche passé militaire des lieux par le biais de cartes thématiques, de maquettes, d'uniformes, d'armes, d'artéfacts et de documents d'archives.

Le Musée du Fort Saint-Jean présente près de 350 ans d'histoire militaire sur le site du Collège militaire royal de Saint-Jean, lequel fut témoin du passage de guerriers amérindiens, de troupes françaises et anglaises, de révolutionnaires américains et de plusieurs unités canadiennes. Le musée retrace l'histoire de ce Lieu historique national du Canada (LHNC) qui constitue, avec la ville de Québec, le site ayant connu la plus longue période d'occupation militaire depuis le Régime français au Canada. Une visite guidée extérieure vous permettra de marcher sur les pas des occupants passés et présents du fort Saint-Jean et de découvrir les vestiges des remparts de 1776 ainsi que des bâtiments britanniques datant de 1839, le tout sur un site enchanteur au bord de la rivière Richelieu.

Musée du Fort Saint-Jean, carte
15, rue Jacques-Cartier Nord
Saint-Jean-sur-Richelieu, Qc J3B
Téléphone 450 358-6500, poste 5769
Adresse courriel info@museedufortsaintjean.ca
Site Web <https://facebook.com/museedufortsaintjean>

Saint-Jean Airport

From Wikipedia, the free encyclopedia

Saint-Jean Airport, (IATA: **YJN**, ICAO: **CYJN**), is located in the southwestern section of the city of Saint-Jean-sur-Richelieu, Quebec, Canada. The airport handles general aviation traffic and is also the main site of the annual International Balloon Festival of Saint-Jean-sur-Richelieu. Summer also sees a major increase in the number of movements due to the Royal Canadian Air Cadets glider school held at the airport.

History

The airfield was constructed in 1941 as part of the British Commonwealth Air Training Plan. No. 9 AOS (Air Observers School) operated here from 7 July 1941 to 30 April 1945.^[3]

References

- Canada Flight Supplement. Effective 0901Z 5 January 2017 to 0901Z 2 March 2017
- Total aircraft movements by class of operation — NAV CANADA towers (<http://www.statcan.gc.ca/pub/51-209-x/2013001/t002-eng.htm>)

Saint-Jean Airport Saint-Jean-sur-Richelieu Airport

IATA: YJN · ICAO: CYJN

Summary

Airport type	Public
Operator	Municipality of Saint-Jean
Location	Saint-Jean-sur-Richelieu, Quebec
Time zone	EST (UTC−05:00)
• Summer (DST)	EDT (UTC−04:00)
Elevation AMSL	136 ft / 41 m
Coordinates	45°17′40″N 073°16′54″W﻿ / ﻿

Map



Runways

Direction	Length		Surface
	ft	m	
02/20	2,438	743	Asphalt

3. Hatch, F. J. (1983). *The Aerodrome of Democracy: Canada and the British Commonwealth Air Training Plan, 1939-1945*. Ottawa: Directorate of History, Department of National Defence. ISBN 0660114437

06/24	2,349	716	Asphalt
11/29	4,012	1,223	Asphalt

Statistics (2012)

Aircraft movements 39,696

Source: Canada Flight Supplement^[1]

Movements from Statistics Canada^[2]

Retrieved from "https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Saint-Jean_Airport&oldid=752988735"

Categories: Transport in Saint-Jean-sur-Richelieu

Buildings and structures in Saint-Jean-sur-Richelieu

Certified airports in Montérégie | Aviation history of Canada

Airports of the British Commonwealth Air Training Plan

World War II sites in Canada | Quebec airport stubs

-
- This page was last modified on 4 December 2016, at 15:10.
 - Text is available under the Creative Commons Attribution-ShareAlike License; additional terms may apply. By using this site, you agree to the Terms of Use and Privacy Policy. Wikipedia® is a registered trademark of the Wikimedia Foundation, Inc., a non-profit organization.

Plattsburgh airport invests US\$55 million to expand for Canadian market



FRANÇOIS SHALOM, MONTREAL GAZETTE

[More from François Shalom, Montreal Gazette](#)

([HTTP://MONTREALGAZETTE.COM/AUTHOR/FRANCOISSHALOM](http://montrealgazette.com/author/francoisshalom))

Published on: November 19, 2014 | Last Updated: November 19, 2014 6:57 PM EDT



The sign in English and French at the Plattsburgh International Airport in Plattsburgh, New York on Thursday, February 21, 2013. *DARIO AYALA / THE GAZETTE*

PLATTSBURGH

What Air Canada says with disgust about Plattsburgh International Airport, Garry Douglas says with great pride.

In a PowerPoint presentation detailing a US\$55-million expansion of the airport, almost entirely based on an anticipated doubling of Canadian travellers, the president and CEO of the airport and of the Plattsburgh North Country Chamber of Commerce flashed a quote by Air Canada president Calin Rovinescu complaining that “Plattsburgh is Quebec’s fastest-growing airport.”

That comment reflects a long-standing complaint by the airline industry that Canadian governments charge carriers and airports too much, prompting an estimated 4.5 million Canadians to fly out of cross border U.S. airports annually.

“Thank you, but I did not pay for that quote,” Douglas quipped.

About 85 per cent of Plattsburgh’s 150,000 passengers last year were Canadians — overwhelmingly Montrealers.

“We think it will be about 300,000” in less than 10 years, Douglas told The Montreal Gazette later, of which more than 85 per cent will be Quebecers.

The facility calls itself Montreal’s U.S. airport — and Douglas extended that Wednesday to call Plattsburgh Montreal’s U.S. suburb.

All major urban centres in North America other than Montreal have at least one secondary airport, he said, and Plattsburgh fits that bill.

“Montreal’s U.S. airport is more than a saying — it’s a psychological link we have with Montreal.”

Burlington's significantly larger international airport does not have that same connection, he said, and is much farther than Plattsburgh.

The waning Canadian dollar is not much of an issue, he added.

"Our experience here in Plattsburgh is that (the exchange rate) starts to be a detriment in the mind of the Canadian consumer when you start getting to 20, 25 or as high as 30 per cent differential, as it was some years ago."

The loonie was last at par with the U.S. dollar in 2013 but is now trading at about 88 cents to the greenback.

"But I always have to remind people that even when it was at 30 per cent," said Douglas, "you'd have people saying 'Oh no, there won't be any Canadians anymore.' And you know what? Business was off about 40 per cent. Which means that 60 per cent, even at that extreme of a seeming disadvantage, were still here."

The airport, a former U.S. air force base, has doubled its parking lot to about 3,300 spaces in the last year — and virtually all licence plates are from Quebec.

Phase Two, currently underway, will greatly expand the 30,000-square-foot terminal which airport manager Chris Kreig called "a little cozy for 147,000 passengers."

It will also add seven ticket counters and a formal security area — which now spills out of the lobby.

Kreig said that many Canadians asked in a survey at the airport expressed "a strong interest in flights to Paris." But that's not in the near future, he added.

Justin Ralenkotter, spokesperson for ultra-low-cost carrier Allegiant Air, one of the two main airport tenants, said that "over 70 per cent of our customers here are from Canada — and that's a large part of our success here."

Asked if his airline would consider flying out of Dorval's Trudeau

International Airport, he said “yes, if we see an opportunity that would make sense cost-wise. But not now.”

Paul Berry, spokesperson for Spirit Airlines, which flies canary-yellow planes with large bold black lettering, conceded that his super-low-cost carrier has “about twice as many complaints as other airlines.”

“They call us the nickel-and-dime airline, the cattle-call airline — but that’s because they are not aware of our concept (of charging for nearly everything).”

“It’s à la carte pricing.”

Kreig noted that the airport’s website — and the airport’s name on-site — is bilingual and provides real-time information on the Champlain border crossing waiting times — and links to webcams for the Mercier and Champlain bridges and Highway 15.

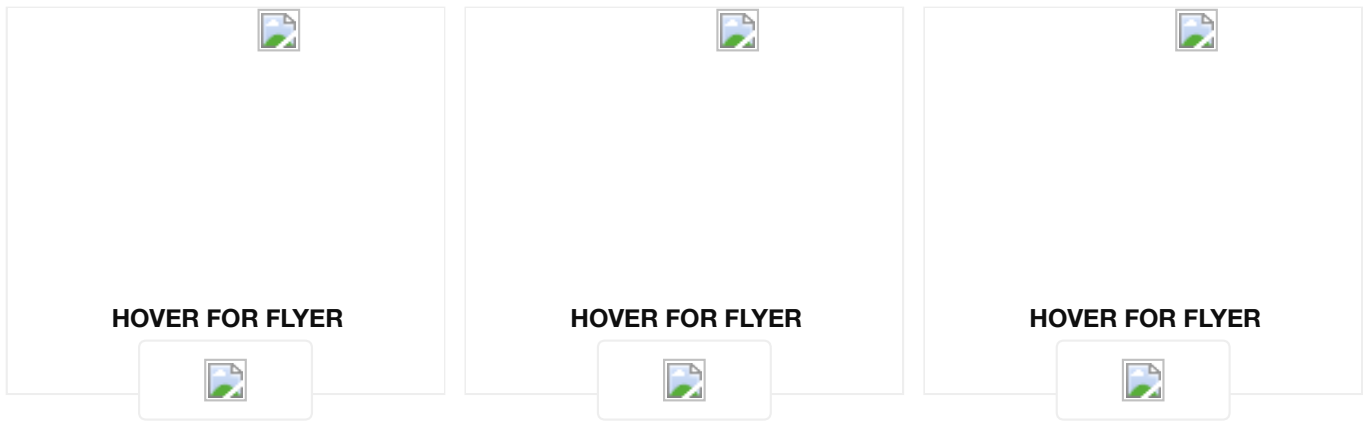
fshalom@montrealgazette.com (mailto:fshalom@montrealgazette.com)

FEATURED



Trending Articles

Montreal Flyers



Comments

We encourage all readers to share their views on our articles and blog posts. We are committed to maintaining a lively but civil forum for discussion, so we ask you to avoid personal attacks, and please keep your comments relevant and respectful. If you encounter a comment that is abusive, click the "X" in the upper right corner of the comment box to report spam or abuse. We are using Facebook commenting. Visit our FAQ page (<http://www.montrealgazette.com/news/story.html?id=7195492>) for more information.

([HTTP://WWW.POSTMEDIA.COM](http://www.postmedia.com))

© 2017 Postmedia Network Inc. All rights reserved.

Unauthorized distribution, transmission or republication strictly prohibited.

Powered by WordPress.com VIP (https://vip.wordpress.com/?utm_source=vip_powered_wpcom&utm_medium=web&utm_campaign=VIP%20Footer%20Credit)

SERVICES AUX PASSAGERS

- [> Compagnies aériennes](#)
- [> Statut des vols](#)
- [> Conseils de voyage](#)
- [> Qu'est-ce que je peux apporter?](#)
- [> Information touristique](#)

STATIONNEMENT ET TRANSPORT

- [> Stationnement](#)
- [> Traverser la frontière](#)
- [> Carte et directives](#)
- [> Transports terrestres](#)
- [> Location de voitures](#)

SERVICES AÉROPORTUAIRES

- [> Boutiques et services](#)
- [> Plan de l'aérogare](#)

Aviation générale

L'Aéroport international de Plattsburgh [accueille l'aviation générale dans son nouveau terminal](#) et les services incluent une longue piste d'atterrissage ainsi qu'une rampe d'accès. L'aéroport est ouvert 24 h, et est VFR à 98%, sans couvre-feu ou restrictions.

L'Aéroport international de Plattsburgh offre un service par excellence de [FBO](#) qui est géré par [Volo Aviation](#). Le personnel de l'aéroport est prêt à satisfaire vos besoins, que ce soit pour l'essence ou autres services au sol. Pour de plus amples renseignements, veuillez contacter [Volo Aviation](#) en composant le 518-324-4300.

Information pour les pilotes

- [Infrastructure de l'aéroport international de Plattsburgh](#)
- [Navigation aérienne](#)
- [Règlements gouvernementaux](#)
- [Federal Aviation Administration \(É.-U.\)](#)
- [Association du transport aérien international \(IATA\)](#)
- [FAA PilotWeb](#)
- [National Oceanic & Atmospheric Administration \(É.-U.\)](#)
- [Transportation Security Administration \(É.-U.\)](#)
- [Information sur les retards de vols de la FAA](#)
- [National Weather Service \(É.-U.\)](#)
- [Landings.com](#)

Information pour l'aviation générale

- [Aviation News](#)
- [American Association of Airport Executives \(É.-U.\)](#)
- [National Air Transportation Association \(É.-U.\)](#)
- [National Business Aviation Association \(É.-U.\)](#)
- [Section régionale du nord-est des É.-U. de l'American Association of Airport Executives](#)



[À propos de nous](#) | [Annoncez avec nous](#) | [Carrières](#) | [Commanditaires](#) | [Politique de protection des renseignements personnels](#)
 Plattsburgh International Airport • 42 Airport Lane • Plattsburgh • NY • 12903

[La North Country Chamber of Commerce est fière d'offrir ce site Internet en partenariat avec l'Aéroport international de Plattsburgh.](#)



SERVICES AUX PASSAGERS

- [> Compagnies aériennes](#)
- [> Statut des vols](#)
- [> Conseils de voyage](#)
- [> Qu'est-ce que je peux apporter?](#)
- [> Information touristique](#)

STATIONNEMENT ET TRANSPORT



- [> Stationnement](#)
- [> Traverser la frontière](#)
- [> Carte et directives](#)
- [> Transports terrestres](#)
- [> Location de voitures](#)

SERVICES AÉROPORTUAIRES

- [> Boutiques et services](#)
- [> Plan de l'aérogare](#)

Information sur les compagnies aériennes

Partez en voyage! Avec ses nombreuses compagnies aériennes, l'Aéroport international de Plattsburgh propose plusieurs destinations. Partez pour des destinations soleil avec Allegiant, Spirit et Caesars Entertainment ou pour Boston et ses connexions de par le monde avec Pen Air. Pour de plus amples renseignements sur les compagnies aériennes et leurs destinations, veuillez consulter le tableau ci-dessous.

Compagnies aériennes	Destinations	Achat de billets, prix, statut des vols ou questions
	Fort Lauderdale, FL Orlando, FL St. Petersburg/Tampa, FL Fort Myers/Punta Gorda, FL	Composez le 702.505.8888 ou consultez le site Internet de Allegiant.
	Boston, MA	Composez le 800.448.4226 ou consultez le site internet d'PenAir. Pour acheter vos billets pour votre destination finale, consultez les sites Internet Expedia ou Orbitz.
	Myrtle Beach, SC Orlando, FL Fort Lauderdale, FL Et des connexions vers 40 destinations d'Amérique Latine et des Caraïbes.	Composez le 801.401.2200 ou consultez le site Internet de Spirit.

[À propos de nous](#) | [Annoncez avec nous](#) | [Carrières](#) | [Commanditaires](#) | [Politique de protection des renseignements personnels](#)
Plattsburgh International Airport • 42 Airport Lane • Plattsburgh • NY • 12903

La North Country Chamber of Commerce est fière d'offrir ce site Internet en partenariat avec l'Aéroport international de Plattsburgh.



SERVICES AUX PASSAGERS

- [> Compagnies aériennes](#)
- [> Statut des vols](#)
- [> Conseils de voyage](#)
- [> Qu'est-ce que je peux apporter?](#)
- [> Information touristique](#)

STATIONNEMENT ET TRANSPORT

- [> Stationnement](#)
- [> Traverser la frontière](#)
- [> Carte et directives](#)
- [> Transports terrestres](#)
- [> Location de voitures](#)

SERVICES AÉROPORTUAIRES

- [> Boutiques et services](#)
- [> Plan de l'aérogare](#)

Exploitation de l'aéroport

L'Aéroport international de Plattsburgh vous accueille avec notre nouveau terminal passagers, de nouveaux équipements d'aviation générale, et de vastes pistes et aires de trafic. L'aéroport est fréquenté de 5h30 à 21h30 tous les jours. Nous sommes à 98 % VFR (règles de vol à vue) et ouverts 24h/24 sans couvre-feu ni restrictions. Veuillez noter que les horaires de fonctionnement du terminal de l'Aéroport dépendent des horaires des compagnies aériennes et qu'il n'est pas ouvert 24h/24.

L'Aéroport international de Plattsburgh appartient et est géré par [Clinton County](#). Pour toute question concernant l'opération ou l'administration de l'aéroport, veuillez nous contacter par [courriel](#) ou composer le 518-565-4795.

Services commerciaux

L'Aéroport international de Plattsburgh offre un service par excellence de FBO qui est géré par [Volo Aviation](#). Le personnel de l'aéroport est prêt à satisfaire vos besoins, que ce soit pour l'essence ou autres services au sol.

Information pour les pilotes

[Infrastructure de l'aéroport international de Plattsburgh](#)
[Navigation aérienne](#)
[Règlements gouvernementaux](#)
[Federal Aviation Administration \(É.-U.\)](#)
[Association du transport aérien international \(IATA\)](#)
[FAA PilotWeb](#)
[National Oceanic & Atmospheric Administration \(É.-U.\)](#)
[Transportation Security Administration \(É.-U.\)](#)
[Information sur les retards de vols de la FAA](#)
[National Weather Service \(É.-U.\)](#)
[Landings.com](#)

Information pour l'aviation générale

[Aviation News](#)
[American Association of Airport Executives \(É.-U.\)](#)
[National Air Transportation Association \(É.-U.\)](#)
[National Business Aviation Association \(É.-U.\)](#)
[Section régionale du nord-est des É.-U. de l'American Association of Airport Executives](#)
[Tarmac Contingency Plan](#)

Le bureau de l'Aéroport international de Plattsburgh

42 Airport Lane
 Plattsburgh, NY 12903
 Téléphone: 518.565.4795

SERVICES AUX PASSAGERS

- [> Compagnies aériennes](#)
- [> Statut des vols](#)
- [> Conseils de voyage](#)
- [> Qu'est-ce que je peux apporter?](#)
- [> Information touristique](#)

STATIONNEMENT ET TRANSPORT

- [> Stationnement](#)
- [> Traverser la frontière](#)
- [> Carte et directives](#)
- [> Transports terrestres](#)
- [> Location de voitures](#)

SERVICES AÉROPORTUAIRES

- [> Boutiques et services](#)
- [> Plan de l'aérogare](#)

Développement de l'aéroport

Étant stratégiquement situé près de Montréal, l'Aéroport international de Plattsburgh offre des services complets reliés à l'aviation, incluant:

- Services aériens
- Entretien des avions
- Fabrication et assemblage
- Expédition de marchandises et distribution
- Vols nolisés et vente
- Développement et essais
- Tout ce qui a trait au vol!

Les sites de développement sur [l'ancienne base militaire](#) offrent aussi des occasions d'investissements pour des compagnies voulant être localisées stratégiquement, incluant:

- À une heure de Montréal
- Location stratégique du corridor économique Québec-New York
- Le poste frontalier Champlain/Lacolle est le plus efficace de la frontière canado-américaine. Avec un investissement de \$107 millions pour moderniser l'activité frontalière, le poste frontalier permet un échange commercial efficace entre les deux pays.

Pour de plus amples renseignements sur l'aéroport et la région, faites-nous parvenir un [courriel](#), téléphonez-nous au 877-242-6752 ou visitez:

[Infrastructures](#)

Les infrastructures de l'Aéroport international de Plattsburgh sont modernes et s'adaptent aux besoins de l'industrie de l'aviation.

[Immobilier](#)

Consultez la liste de propriétés offertes à l'Aéroport international de Plattsburgh et renseignez-vous sur les propriétés résidentielles de la région.

[Ressources disponibles](#)

Notre équipe professionnelle est prête à vous faire découvrir des opportunités à l'Aéroport international de Plattsburgh.

[Locataires](#)

Les leaders de l'industrie aéronautique sont déjà installés à l'Aéroport international de Plattsburgh.

[À propos de nous](#) | [Annoncez avec nous](#) | [Carrières](#) | [Commanditaires](#) | [Politique de protection des renseignements personnels](#)

Plattsburgh International Airport • 42 Airport Lane • Plattsburgh • NY • 12903

[La North Country Chamber of Commerce est fière d'offrir ce site Internet en partenariat avec l'Aéroport international de Plattsburgh.](#)



Subject: Message
From: Andre Lafrance
Date: 2017-03-15, 11:07 AM
To: Vaillancourt, François <f.vaillancourt@sjsr.ca>

Bonjour,

Je vous ai laissé quelques messages tant écrits que verbaux, tous demeuré sans réponses. Nous avons besoin d'information pour la rédaction de notre mémoire. Ya-t-il une raison pour laquelle vous ne retournez pas vos appels?

--

Me Andre Lafrance LL,B, D.D.N Avocat/Lawyer

CONFIDENTIALITÉ : Ce document est destiné uniquement à la personne ou à l'entité à qui il est adressé.

L'information apparaissant dans ce document est de nature légalement privilégiée et confidentielle. Si vous n'êtes pas

le destinataire visé ou la personne chargée de le remettre à son destinataire, vous êtes, par la présente, avisé que toute

lecture, usage, copie ou communication du contenu de ce document est strictement interdit.

De plus, vous êtes prié de

communiquer avec l'expéditeur sans délai et de détruire ce document immédiatement.

CONFIDENTIALITY: This document is intended solely for the individual or entity to whom it is addressed. The

information contained in this document is legally privileged and confidential. If you are not the intended recipient or the

person responsible for delivering it to the intended recipient, you are hereby advised that you are strictly prohibited from

reading, using, copying or disseminating the contents of this document. Please inform the sender immediately and delete this document immediately.

Andre Lafrance

Avocat/Lawyer

André Lafrance Avocat/Lawyer

Attachments:

andre.vcf

362 bytes

Lu : Message

Subject: Lu : Message
From: Vaillancourt, François <F.Vaillancourt@sjsr.ca>
Date: 2017-03-15, 11:12 AM
To: Andre Lafrance

Votre message

À : Vaillancourt, François
Objet : Message
Envoyé : 15 mars 2017 11:07:33 (UTC-05:00) Est (É.-U. et Canada)

a été lu le 15 mars 2017 11:12:11 (UTC-05:00) Est (É.-U. et Canada).

Final-recipient: RFC822; F.Vaillancourt@sjsr.ca
Disposition: automatic-action/MDN-sent-automatically; displayed
X-MSEch-Correlation-Key: vaUbYf1N4kyxwbibu+SR1w==
Original-Message-ID: dc49f4ad-58bc-7e05-7e97-fef5e0ad4acb@andrelafrance.com
X-Display-Name: =?iso-8859-1?Q?Vaillancourt,_Fran=E7ois?=

Subject: rencontre
From: Andre Lafrance
Date: 2017-01-25, 7:28 PM
To: f.vaillancourt@sjsr.ca
CC: Francois Pelletier

Monsieur,

Je vous remercie du temps que vous avez pris avec le maire pour nous rencontrer relativement à l'avenir de l'aéroport de St-Jean-sur-Richelieu. Vous serait-il possible de me procurer l'ensemble du rapport Abscisse afin que je puisse préparer un mémoire complet.

Cordialement.

--

Me Andre Lafrance LL,B, D.D.N Avocat/Lawyer

CONFIDENTIALITÉ : Ce document est destiné uniquement à la personne ou à l'entité à qui il est adressé.

L'information apparaissant dans ce document est de nature légalement privilégiée et confidentielle. Si vous n'êtes pas

le destinataire visé ou la personne chargée de le remettre à son destinataire, vous êtes, par la présente, avisé que toute

lecture, usage, copie ou communication du contenu de ce document est strictement interdit.

De plus, vous êtes prié de

communiquer avec l'expéditeur sans délai et de détruire ce document immédiatement.

CONFIDENTIALITY: This document is intended solely for the individual or entity to whom it is addressed. The

information contained in this document is legally privileged and confidential. If you are not the intended recipient or the

person responsible for delivering it to the intended recipient, you are hereby advised that you are strictly prohibited from

reading, using, copying or disseminating the contents of this document. Please inform the sender immediately and delete this document immediately.

Andre Lafrance

Avocat/Lawyer

André Lafrance Avocat/Lawyer

— Attachments: —

Re: rencontre

Subject: Re: rencontre
From: Vaillancourt, François <F.Vaillancourt@sjsr.ca>
Date: 2017-01-25, 10:48 PM
To: Andre Lafrance
CC: Francois Pelletier

Bonsoir,

Ce fut un plaisir réciproque également. Malheureusement je ne peux obtempérer puisque certaines sections sont encore confidentielles et non publiques. Compte tenu de nos échanges, je n'ai aucun doute quant à la qualité et la rectitude intellectuelle qui seront utilisés pour façonner votre argumentaire.

Au grand plaisir d'échanger davantage.

Respectueusement,

François Vaillancourt, CD, M.A.P., ams
Directeur général
Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu
Poste : 2383

Le 25 janv. 2017 à 19:28, Andre Lafrance

Monsieur,

Je vous remercie du temps que vous avez pris avec le maire pour nous rencontrer relativement à l'avenir de l'aéroport de St-Jean-sur-Richelieu. Vous serait-il possible de me procurer l'ensemble du rapport Abscisse afin que je puisse préparer un mémoire complet.

Cordialement.

--

Me Andre Lafrance LL,B, D.D.N Avocat/Lawyer

CONFIDENTIALITÉ : Ce document est destiné uniquement à la personne ou à l'entité à qui il est adressé. L'information apparaissant dans ce document est de nature légalement privilégiée et confidentielle. Si vous n'êtes pas le destinataire visé ou la personne chargée de le remettre à son destinataire, vous êtes, par la présente, avisé que toute lecture, usage, copie ou communication du contenu de ce document est strictement interdit. De plus, vous êtes prié de communiquer avec l'expéditeur sans délai et de détruire ce document immédiatement.

CONFIDENTIALITY: This document is intended solely for the individual or entity to whom it is addressed. The information contained in this document is legally privileged and confidential. If you are not the intended recipient or the

person responsible for delivering it to the intended recipient, you are hereby advised that you are strictly prohibited from reading, using, copying or disseminating the contents of this document. Please inform the sender immediately and delete this document immediately.

<andre.vcf>



François Vaillancourt
Directeur général
Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu
450 357-2383 poste 2406
188, rue Jacques-Cartier Nord, C.P. 1025
Saint-Jean-sur-Richelieu Québec J3B 7B2

Avant d'imprimer, pensez à l'environnement!

AVIS DE CONFIDENTIALITÉ

Ce message est confidentiel et ne s'adresse qu'au destinataire. S'il vous a été transmis par mégarde, veuillez le détruire et en aviser aussitôt l'expéditeur. Merci!

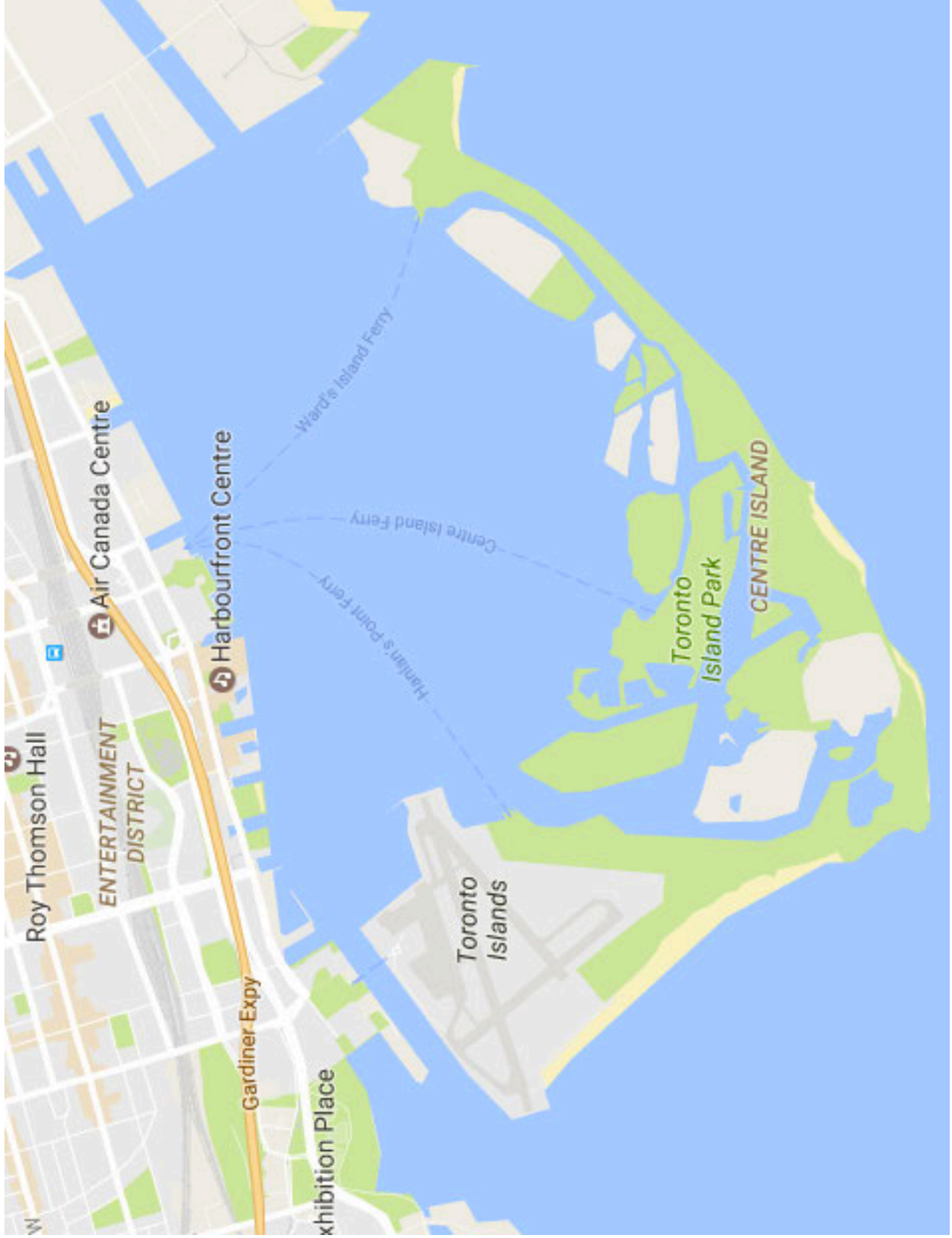


Western Channel

Toronto Islands

Blockhouse Bay

MUG



Roy Thomson Hall

ENTERTAINMENT DISTRICT

Air Canada Centre

Harbourfront Centre

Gardiner Expy

Exhibition Place

Toronto Islands

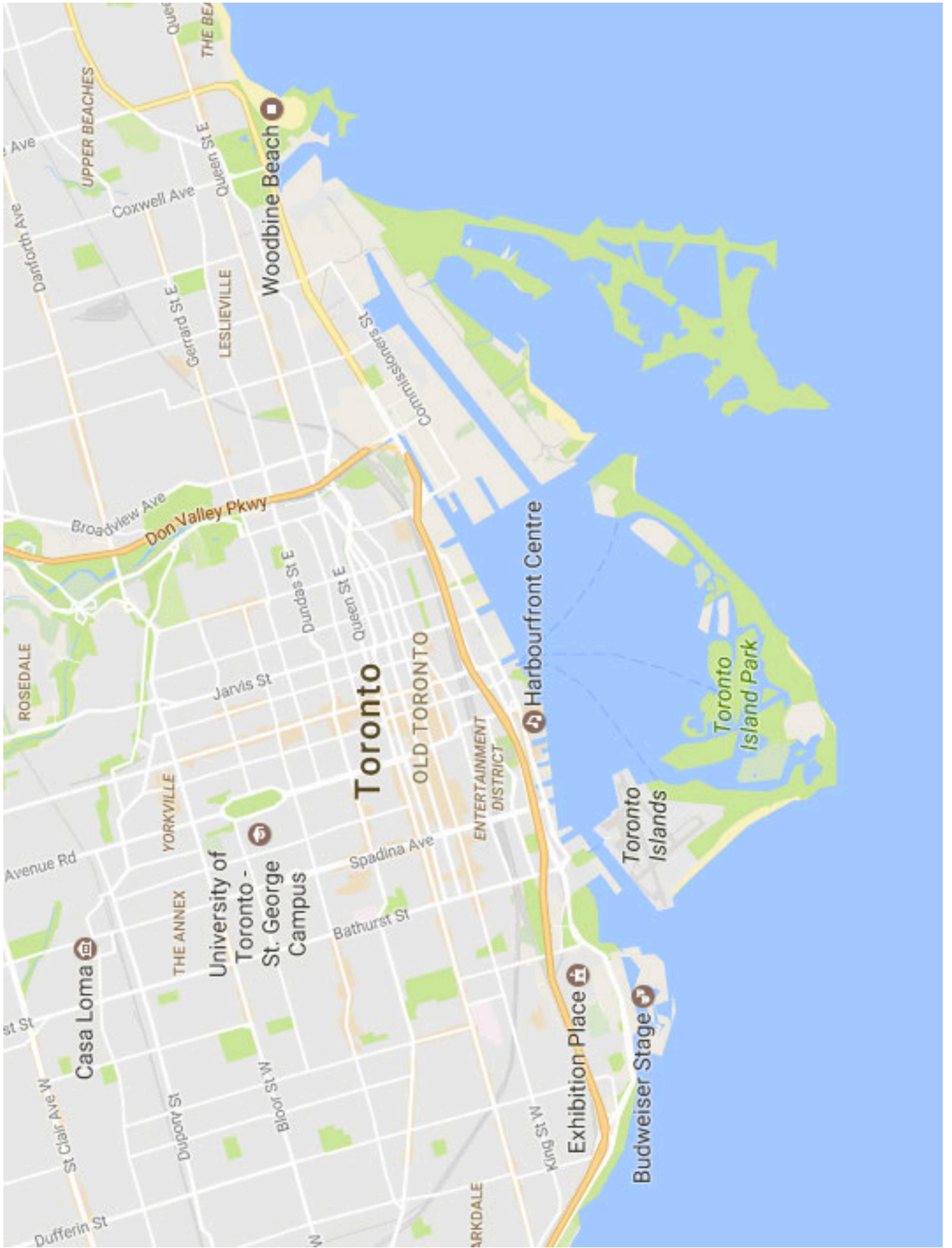
Ward's Island Ferry

Centre Island Ferry

Harbourfront Ferry

Toronto Island Park

CENTRE ISLAND



8.3.1 Option I : Statu quo

Le premier scénario proposé suppose le statu quo. D'un commun accord, les répondants s'entendent pour dire que cette option, bien qu'envisageable « est le pire des scénarios ». Dans le même sens, un autre affirme « si l'on ne bouge pas, ça deviendra irrécupérable ». Un autre mentionne « je suis convaincu que la Ville perd de l'argent dans la situation actuelle. Ce scénario n'a pas de raison d'être, la Ville va dépenser pour rien ».

Un acteur manifeste pour sa part la crainte suivante : « si l'on ne fait rien, je vous garantis que d'ici quelques années l'aéroport va fermer — l'opportunisme politique va prendre le dessus et ça va devenir un enjeu politique municipal. Il faut absolument que la Ville mette fin à l'incertitude qui entoure le dossier de l'aéroport ».

En somme, ce scénario, bien qu'il doive faire partie des options analysées, a été critiqué, voire rejeté, par la quasi-totalité des répondants. Ce commentaire d'une personne interrogée résume bien la situation « le laissez-faire équivaut à reculer. On ne peut pas se permettre ça ».

8.3.2 Option II : statu quo et imposition de redevances aux aéronefs

Le deuxième scénario est en quelque sorte un dérivé du statu quo, mais suppose pour sa part que les utilisateurs de l'aéroport, essentiellement les propriétaires d'aéronefs, verraient leurs charges augmentées afin de combler en totalité ou partiellement le déficit d'opération auquel est confrontée annuellement la Ville. Il s'agit en somme d'appliquer le concept économique de « l'utilisateur-payeur ».

Ce scénario n'a conduit qu'à très peu de réactions de la part des répondants. Bien que bon nombre de personnes interrogées soient en accord avec ce principe, une grande majorité s'entend pour dire que cette approche, en soi souhaitable, ne résoudra pas la problématique relative à l'avenir de l'aéroport.

En ce sens, un répondant mentionne « je pense que c'est justifié que les propriétaires qui utilisent les installations paient pour. Par contre, ce n'est pas un outil de développement ». Un autre affirme « je suis loin d'être contre, mais ce n'est pas suffisant, il faut être plus ambitieux pour notre ville ».

Plusieurs acteurs impliqués de plus près affirment pour leur part qu'une telle approche est administrativement complexe et coûteuse. Dans le même ordre d'idées, un répondant mentionne

OPTION I

La Ville privilégie le statu quo à l'égard de l'aéroport. Ce scénario implique qu'elle continue à investir au minimum pour maintenir les infrastructures et n'entreprend aucune démarche pour promouvoir le développement. Elle comble le déficit d'opération annuellement.

OPTION II

La Ville privilégie le statu quo à l'égard de l'aéroport. Une fois de plus, ce scénario implique qu'elle investit au minimum pour maintenir les infrastructures et n'entreprend aucune démarche supplémentaire pour promouvoir le développement. Toutefois, cette 2^e option supposerait que la Ville impose des frais d'atterrissage aux aéronefs permettant ainsi de combler en totalité ou partiellement le déficit d'opération annuel.

« plusieurs avions viennent de l'extérieur, on va courir après l'argent. Déjà, que la Ville a des ennuis à récupérer l'argent que certains lui doivent déjà. »

Par ailleurs, plusieurs sont conscients du risque relié à la mise en place de charges aéronautiques « si l'on fait ça, le trafic va diminuer, des pilotes vont cesser de venir. Ça ne va pas aider au dossier de la tour de contrôle s'il y a moins de trafic » alors que d'autres affirment « Si les charges augmentent et qu'il y a une contrepartie visible en termes de services et de qualité, ça peut se faire ».

En somme, les répondants ne sont par contre l'approche d'accroître les charges aéronautiques pour les utilisateurs de l'aéroport. Néanmoins, tous sont conscients que cette option, prise seule, n'est ni suffisante pour assurer l'avenir ni suffisamment ambitieuse pour la région en matière de développement économique.

8.3.3 Option III : fin des activités aéronautiques

La troisième option présentée aux répondants suppose que la Ville, maintenant qu'elle s'est acquittée de son obligation envers Transports Canada de préserver la vocation aéronautique du site, mette fin aux activités aéronautiques de l'aéroport. Cette option suppose également que la Ville ne déploie pas d'efforts particuliers pour redévelopper le site à court terme.

Les opinions à l'égard de cette option diffèrent. Ainsi, un répondant mentionne que « s'il n'y a pas d'opportunité d'affaires, c'est le scénario ultime. C'est peut-être mieux que de la préserver, que ça vivote et que les contribuables paient pour les propriétaires d'avions privés. C'est quand même mieux que le statu quo ».

D'autres répondants affirment, quant à eux, que cette option n'est pas souhaitable puisqu'il subsisterait un risque de nuire aux activités militaires, d'une part, mais certainement de mettre fin à la présence des Cadets de l'Air. D'autre part, « ce n'est pas une bonne idée, la Défense entraîne des retombées économiques pour la ville. Si l'aéroport ferme, ils vont faire quoi ? » De manière aussi pragmatique, un acteur rencontré mentionne « il faut être plus proactif, on a la chance d'avoir un aéroport, il faut faire des efforts pour le développer, il faut être plus proactif. Si on le ferme, il ne reviendra jamais, on se ferme des portes. »

8.3.4 Option IV : fin des activités aéronautiques et conversion en lotissement résidentiel

Telle que décrite à la section précédente, cette option suppose la fin des activités aéronautiques et que la Ville entreprend les démarches administratives nécessaires pour modifier, d'une part, le zonage et, d'autre part, ouvrir le site au lotissement résidentiel.

Plusieurs commentaires sur ce scénario recoupent ceux décrits à l'option III à savoir que la fin de la vocation aéronautique mettrait en danger les perspectives de croissance des activités militaires. De plus,

OPTION III

La Ville met fin aux activités aéronautiques du site (fin des vols). Elle cesse d'investir dans les infrastructures à la fois pour l'opération et pour leur maintien. Les entreprises présentes sur le site demeurent.

Cette troisième option suppose que la Ville attend des opportunités de développement, quelles qu'elles soient.

plusieurs affirment qu'une telle décision fermerait assurément des portes pour l'avenir économique de la Ville.

D'autres vont néanmoins plus loin. Par exemple, un répondant affirme « *si la Ville fait ça, Saint-Jean-sur-Richelieu deviendra officiellement une ville dortoir. Est-ce vraiment ça que l'on veut? En plus, ça va coûter combien pour décontaminer les sols et préparer le site à recevoir des maisons?* » Un autre poursuit son analyse en affirmant « *je ne crois pas vraiment aux développements résidentiels sur ce site. Les gens veulent une maison dans le secteur des autoroutes pour être plus près de Montréal et de l'activité. De toute façon, si l'on convertit ça en développement résidentiel, ça ne sera pas de grosses maisons, mais des petits bungalows. Ce ne sera pas payant pour la ville et, en plus, on ne va pas créer d'emplois à long terme avec ça.* » « *Pas très multiplicateur comme option, on peut faire mieux que ça.* »

De manière générale, la majorité de personnes interrogées ne voit pas un immense potentiel au lotissement résidentiel bien qu'il considère cette avenue envisageable. Tous s'accordent cependant pour dire qu'il ne serait pas économiquement optimal de « perdre » un aéroport pour ne créer qu'un lotissement résidentiel.

8.3.5 Option V : fin des activités aéronautiques et conversion en développement industriel

La cinquième option repose sur les mêmes prérogatives que l'option IV à l'exception qu'elle suppose que le site est entièrement consacré au développement industriel.

Une fois de plus, les mêmes réserves s'appliquent en ce qui a trait aux « risques » que représente la fermeture aux activités aéronautiques. Toutefois, plusieurs acteurs sont conscients de la rareté des terrains industriels à Saint-Jean-sur-Richelieu et sont plus enclins à une conversion industrielle que résidentielle. Par exemple, une répondante mentionne « *c'est sûr que c'est mieux que de faire du résidentiel.* »

Un acteur mentionne que « *ça pourrait être une bonne idée, parce que les parcs industriels sont pleins, ça va prendre des nouveaux terrains.* » Néanmoins, plusieurs répondants ont exprimé de nombreuses réserves et ont tenu à faire des mises en garde quant à une conversion du site en terrain industriel :

- « *Ce n'est pas un très bon site pour l'industriel. Il faut exclure l'industriel lourd parce que le site est trop loin des grands axes routiers.* »
- « *Ça pourrait marcher, mais il faut que ce soit de l'industriel léger.* »
- « *Les groupes de citoyens vont s'opposer à ça, j'en suis certain. Ils vont se plaindre du bruit et la poussière soulevés par les camions.* »

OPTION IV

La Ville met fin aux activités aéronautiques du site et modifie le zonage en conséquence. Le secteur pourrait être destiné au développement immobilier résidentiel. Les entreprises présentes sur le site demeurent.

OPTION V

La Ville met fin aux activités aéronautiques du site et modifie le zonage. Le site est désigné parc industriel. Les entreprises présentes sur le site y demeurent et continuent à payer leur loyer.

Dans le cadre de cette option, la Ville consacrerait des efforts de promotion afin d'attirer des entreprises sur ces nouveaux terrains à vocation industrielle.

- « Ce n'est pas un secteur attrayant. Ça serait mieux de faire un parc régional. »
- « Ça va coûter cher pour la ville. Il faudrait qu'on me la prouve la rentabilité. »
- « Je pense que ça pourrait fonctionner pour de l'industriel léger si l'on donne aux entreprises un congé de taxes de trois (3) ou quatre (4) ans. »
- « Ça va être un long processus complexe de modifier le zonage pour en arriver là. »
- « C'est une bonne idée, mais à condition que l'on fasse un réseau routier au nord qui rejoint la A30. »

D'autres affirment qu'il serait souhaitable de développer un futur site comme celui-là en collaboration avec le Cégep et de trouver un projet dans le secteur du transport ou encore de la logistique dans lequel il serait possible d'impliquer le privé, les professeurs et les étudiants.

En résumé, la très grande majorité des répondants croit qu'il s'agit d'une option viable. Toutefois, selon eux, le site présente une énorme faiblesse en termes de localisation puisqu'enclavé dans un secteur résidentiel et loin des principaux axes routiers.

8.3.6 Option VI : Double vocation : aéronautique et industrielle

Telle que présentée précédemment, la sixième option présente l'avantage de maintenir la vocation aéroportuaire du site en conservant en opération la piste 11/29. Rappelons plus de 80 % des mouvements d'aéronefs sont, actuellement, effectués sur cette piste. Cette option permettrait aussi de conserver les activités la tour de contrôle et de libérer ± xx hectares de terrain qui pourraient être destinés au développement industriel.

De manière générale, ce scénario de développement a suscité beaucoup d'intérêt auprès des acteurs interrogés. Les éléments suivants sont représentatifs des commentaires recueillis auprès des répondants :

- « Ça, c'est une bonne option ! Par contre, il faudrait que la Ville mette un commissaire industriel axé sur l'aéronautique, quelqu'un qui connaît ça. Il faudrait attirer des entreprises en aéronautique. »
- « Bon scénario ! On pourrait développer l'aéronautique et l'aéroport du futur et attirer, par exemple, des entreprises dans la fabrication de drones. »
- « Avec ça, la Ville pourrait lancer un message fort. On garde l'aéroport et l'on veut le développer. La Ville n'a jamais envoyé de message fort dans le marché. Là, ça serait différent et des investisseurs pourraient arrêter d'avoir peur et investir ici. »
- « C'est un bon scénario. Mais en contrepartie, il faudrait que la piste restante, soit dotée d'ILS ou d'approches GPS et arranger les voies de circulation en conséquence. »

OPTION VI

La Ville maintient en partie la vocation aéronautique de l'aéroport en conservant une piste. Cependant, elle libère un secteur qui serait consacré au développement industriel au site aéroportuaire. En somme, la vocation de l'aéroport pourrait devenir double : aéronautique et industrielle. Cette approche nécessiterait des investissements en aménagement, mais permettrait de générer des revenus de nature locative suivant l'implantation de nouvelles entreprises sur le site.

- *« Je n’y avais jamais pensé, mais c’est génial. On pourrait maintenir nos opérations sans aucun problème et ça permettrait de sauver l’aéroport. S’il faut amputer une partie de l’aéroport pour le sauver, allons-y. De toute façon, la 06/24 n’est ouverte que 10 jours par année. »*
- *« C’est parfait. L’approche permet de laisser toutes les portes ouvertes sans trop hypothéquer l’avenir. »*
- *« C’est de loin préférable au scénario 5. On pourrait mettre les terrains sur le marché et si des entreprises ont besoin de la piste, il pourrait venir s’y établir. »*
- *« Si ça marché pour la Défense, c’est génial. On fait quoi avec les montgolfières ? »*

Malgré ces réactions favorables aux scénarios, les personnes interrogées gardent néanmoins des réserves sur le site. Ce commentaire résumé bien ce point : *« Ça semble un bon scénario, mais le problème de la localisation n’est pas réglé. Le développement industriel sera forcément de l’industriel léger. Idéalement, ça prend une route pour aller chercher la A30 en passant par l’Acadie. »* D’autres sont inquiets au niveau de la rentabilité financière d’une telle option : *« C’est un scénario intéressant, mais il faudrait me prouver la rentabilité. »*

8.3.7 Option VII : Double vocation : aéronautique et pôle d’excellence industriel

Rappelons que la dernière option est en quelque sorte une sous-option du scénario précédent à savoir que le volet aéronautique est maintenu et que l’hypothèse de développement industriel est retenue. Toutefois, elle diffère en ce sens que le développement serait *a priori* centré sur l’identification d’un pôle d’excellence. Cette approche permettrait à la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu de se donner un « edge » ou un « branding » distinct comparativement à d’autres villes de la grande région de Montréal.

Une fois de plus, la présentation de cette option a suscité énormément d’intérêt de la part des personnes interrogées.

- *« On sait que différentes entreprises dans le secteur aéronautique au sens large sont intéressées par Saint-Jean. Ça serait idéal pour donner le "boost" pour démarrer une grappe industrielle. »*
- *« On travaille actuellement pour développer un pôle en électrification des transports. Les idées se rejoignent. »*
- *« Saint-Jean a déjà une masse critique pour le matériel de défense. Il suffirait d’attirer une ou deux entreprises pour que les autres suivent. »*
- *« On pourrait pousser l’agroalimentaire, Saint-Jean est bien placé pour ça. L’agriculture en serre pourrait être une bonne idée avec Agriculture Canada à côté de l’aéroport. »*
- *« C’est une bonne idée pour Saint-Jean. Mais ça va être problématique avec la CMM et sa fameuse "Orientation 10." »*

OPTION VII

La dernière option est analogue à l’option VI, mais présente une variation. Ainsi, la vocation aéronautique serait maintenue plutôt que de procéder à un développement industriel « classique » sur les espaces libérés suivant la fermeture d’une ou deux pistes, la Ville consacrerait des efforts à développer un pôle d’excellence qui ne nécessite pas de nombreux mouvements de camions lourds. Ainsi, la Ville, en collaboration avec différents acteurs privés et publics, pourrait identifier des activités économiques porteuses d’avenir et y consacrer des efforts de développement.

9 ANALYSE FFOM

Cette portion de l'étude récapitule et formalise, par le biais de l'analyse des forces, faiblesses, opportunités et menaces (FFOM) relatives au site aéroportuaire, les analyses et les constats établis précédemment. Cet exercice de cadrage se concentre sur les forces et les faiblesses tributaires de l'expérience interne passée tandis que celui des opportunités et des menaces est axé sur les variables externes et sur l'avenir de l'aéroport. Cette étape de l'étude constitue un intrant majeur aux orientations stratégiques recommandées et présentées de manière détaillée à la section 10.

9.1 Environnement interne : forces et faiblesses

L'environnement interne identifie les forces et les faiblesses de l'aéroport dans son ensemble. Les forces illustrent essentiellement les avantages par rapport aux concurrents et les caractéristiques propres au site. Les faiblesses, quant à elles, traitent des variables qui affectent négativement la performance (critiques des clients, vulnérabilité, etc.).

9.2 Environnement externe : opportunités et menaces

L'environnement externe porte, pour sa part, sur les opportunités et les menaces.

L'opportunité peut se définir comme un facteur externe ou un fait nouveau que, si l'on en tire profit, entraînent des retombées positives pour l'aéroport. Il peut s'agir de nouvelles possibilités de coopération entre les acteurs concernés, une nouvelle demande, ou le besoin de nouveaux services.

La menace se définit, quant à elle, comme étant un élément externe ou un fait nouveau qui peut avoir des répercussions négatives sur les conditions de succès du site aéroportuaire. Elle identifie des tendances défavorables ou d'autres éléments qui fragilisent la position de l'aéroport si aucune mesure corrective n'est prise.

9.3 Tableau synthèse de l'analyse FFOM

TABLEAU 9-1
SYNTHÈSE DES FORCES, FAIBLESSES, OPPORTUNITÉS ET MENACES

	FORCES	FAIBLESSES
Environnement interne	<ul style="list-style-type: none"> Présence d'une tour de contrôle de Nav Canada ; Aéroport certifié ; Proximité (± 30 km) du plus important marché québécois ; Présence des activités de la Défense nationale et des installations militaires (Base et Collège) ; Coopération de l'Association des pilotes et propriétaires de hangar de Saint-Jean-sur-Richelieu dans les opérations quotidiennes de l'aéroport. 	<ul style="list-style-type: none"> Site localisé loin des grands réseaux routiers ; Sis en milieu urbain à proximité de zone résidentielle ; Faible notoriété malgré la présence d'une tour de contrôle et d'installations de grande capacité ; Pas de service de douanes ; Longueur limitée de la piste principale (4 000 pieds) ; Site financièrement déficitaire.

Subject: RE: Fermeture de la piste 06/24

From: Côté, Luc <l.cote@sjsr.ca>

Date: 2017-02-10, 1:31 PM

To: 'Robert Perreault'

CC: "Beaudin, Stephane" <S.Beaudin@sjsr.ca>, Vaillancourt, François <F.Vaillancourt@sjsr.ca>, Justin Bourgault <Justin.Bourgault@sjsr.ca>, Bernard Gervais <Bernard.Gervais@sjsr.ca>, Aline Gelinass <Aline.Gelinass@sjsr.ca>, André Lafrance <Andre.Lafrance@sjsr.ca>, "Charbonneau Jean-Pierre" <Jean-Pierre.Charbonneau@sjsr.ca>, Jacques Vallée <Jacques.Vallee@sjsr.ca>, Michel Drouin <Michel.Drouin@sjsr.ca>, "Nicolas Mailloux" <Nicolas.Mailloux@sjsr.ca>, Nicole <Nicole@sjsr.ca>, "P.E. Levesque" <P.E.Levesque@sjsr.ca>, Paul Laurin <Paul.Laurin@sjsr.ca>, Richard Legault <Richard.Legault@sjsr.ca>, "St-Denis Daniel" <St-Denis.Daniel@sjsr.ca>

Bonjour monsieur Perreault,

Après vérifications, nous sommes en accord avec votre proposition. Cependant, nous sommes aussi en attente d'une proposition émanant d'une personne de votre association tel qu'il a été discuté et entendu lors de sa rencontre avec le Maire.

Dès que nous aurons reçu cette proposition, nous pourrons aller de l'avant avec l'ouverture de la piste 06-24. Merci de votre collaboration.



Luc Côté

Directeur et directeur de l'aéroport
Service des transports et mobilité urbaine
450 359-2010 poste 2068
700, rue Boucher
Saint-Jean-sur-Richelieu Québec J3B 7Z8

Avant d'imprimer, pensez à l'environnement!

AVIS DE CONFIDENTIALITÉ

Ce message est confidentiel et ne s'adresse qu'au destinataire. S'il vous a été transmis par mégarde, veuillez le détruire et en aviser aussitôt l'expéditeur. Merci!

De : Robert Perreault

Envoyé : 9 février 2017 10:53

À : Côté, Luc

Cc : Beaudin, Stephane; Vaillancourt, François; Justin Bourgault; Bernard Gervais; Aline Gelinass; André Lafrance ; Charbonneau Jean-Pierre ; Jacques Vallée; Michel Drouin; Nicolas Mailloux; Nicole; P.E. Levesque; Paul Laurin; Richard Legault; Robert Perreault; St-Denis Daniel

Objet : Fermeture de la piste 06/24

Monsieur Côté

Ce courriel fait suite à notre demande du 14 décembre dernier concernant la réouverture de la piste 06/24 et qui est toujours sans réponse.

Je réitère notre position en vous demandant la réouverture de la piste 06/24 dans les plus brefs délais, et ce, pour des raisons de sécurité.

En considérant les vents actuels pour la période de temps depuis la fermeture de la piste, soit du 22 novembre 2016 au 9 février 2017, on peut clairement voir que la piste 06/24 est la meilleure piste à utiliser. En effet la 06/24 aurait dû être utilisée pour 45 des 80 jours couvrant la période, soit 58% de tous les jours. Mais la fermeture de celle-ci force le trafic aérien à utiliser la 11/29 pour 64 des 76 jours, soit 80% du temps. Il est à noter que nous avons eu de forts vents du sud-ouest (240 °) depuis le dernier mois!

Lors de notre dernière rencontre du 24 janvier dernier, immédiatement après l'annonce de la formation du

comité aviseur, nous avons eu une conversation au sujet de la fermeture de la piste et vous avez affirmé que la fermeture de la piste n'était pas une question de coût de déneigement, mais plutôt que les pilotes et la tour en avait pas besoin! Par contre, il est écrit sur le site de consultation sur l'aéroport : « *Il est à noter que la piste 06/24 est fermée du 1^{er} décembre au 1^{er} avril en raison de l'absence d'un service de déneigement* ». Comme nous avons à cœur la sécurité aérienne et la bonne utilisation de ces lieux publics, notamment pour la gestion du bruit au-dessus des quartiers résidentiels, nous vous suggérons fortement la réouverture de la 06/24 dans les plus brefs délais.

Dans l'attente d'une réponse de votre part, nous vous remercions de votre compréhension, veuillez accepter nos salutations distinguées.

Robert Perreault, Président



Subject: Fwd: RE: Fermeture de la piste 06/24
From: Andre Lafrance
Date: 2017-02-17, 11:28 AM
To: Vaillancourt, François <f.vaillancourt@sjsr.ca>

Bonjour M Vaillancourt,

Je joins au présent envoi une lettre adressée à une liste impressionnante de destinataire. Quel était l'objectif visé par M" Coté dans sa lettre, je vous laisse le soin d'analyser la situation avec ce dernier.

Afin d'avoir plus de latitude auprès des autorités municipales, j'ai décidé d'abandonner mon poste au sein du Conseil D'administration de l'APPH ce qui me permettra, dorénavant de pouvoir transiger directement avec la ville en tant qu'utilisateur de CYJN.

Je joins ici une correspondance adressée par votre directeur d'aéroport à notre association, qui selon le soussigné, ne fait aucun sens. En tant qu'utilisateur, j'ai indiqué à votre directeur d'aéroport, aussitôt qu'en juin 2016, que la fermeture de la piste 06-24 n'est ni dans l'intérêt des citoyens ni dans l'intérêt des pilotes au niveau sécuritaire.

Comme vous me l'avez demandé lors de notre rencontre avec le maire de St-Jean, je déposerai un mémoire dans le cadre de la consultation ayant présentement cours. Vous connaissez ma position sur la piste 06-24, votre directeur la connaît depuis longtemps il est donc difficile de comprendre le sens de sa position. Vous m'aviez promis lors de notre rencontre avec , que le cas de la piste 06-24 serait solutionné rapidement, je réitère donc ma demande de pour une énième fois.

S'il existe, un document pour soutenir les prétentions de M. Coté, veuillez considérer la présente comme une demande d'accès à l'information au sens de la Loi, à défaut, me le laisser savoir.

Je ne crois pas que le comité de la sécurité aérienne a mener à termes ses travaux et j'insiste, pour que ce comité, dont le directeur de l'aéroport à la charge, reprenne et complète ses obligations réglementaires sans autre forme de délais, délais inacceptables dans les circonstances.

Comme vous le savez, il y a d'énormes lacunes concernant la sécurité aérienne (clôtures, voie partagée, éclairages, etc.) sur le site et nous croyons qu'il est temps pour la ville de prendre la chose au sérieux. De plus, considérant la rencontre citoyenne tenue en regard avec le dossier CARGAIR qu'un comité soit formé avec le concoure de Transport Canada pour que soit discuté des mesures d'atténuation du bruit.

Cordialement

André Lafrance

----- Forwarded Message -----

Subject: RE: Fermeture de la piste 06/24
Date: Fri, 10 Feb 2017 18:31:47 +0000
From: Côté, Luc <l.cote@sjsr.ca>
To: 'Robert Perreault' <>, Justin Bourgault <>, Bernard Gervais <>, Aline Gelinas <>, André Lafrance <>, Charbonneau Jean-Pierre <>, Jacques Vallée <>, Michel Drouin <>, Nicolas Mailloux <>, Nicole

<_____, P.E. Levesque <_____, Paul Laurin
<_____, Richard Legault <_____, St-Denis Daniel
<_____>

Bonjour monsieur Perreault,

Après vérifications, nous sommes en accord avec votre proposition. Cependant, nous sommes aussi en attente d'une proposition émanant d'une personne de votre association tel qu'il a été discuté et entendu lors de sa rencontre avec le Maire.

Dès que nous aurons reçu cette proposition, nous pourrons aller de l'avant avec l'ouverture de la piste 06-24.

Merci de votre collaboration.



Luc Côté

Directeur et directeur de l'aéroport
Service des transports et mobilité urbaine
450 359-2010 poste 2068
700, rue Boucher
Saint-Jean-sur-Richelieu Québec J3B 7Z8

Avant d'imprimer, pensez à l'environnement!

AVIS DE CONFIDENTIALITÉ

Ce message est confidentiel et ne s'adresse qu'au destinataire. S'il vous a été transmis par mégarde, veuillez le détruire et en aviser aussitôt l'expéditeur. Merci!

De : Robert Perreault [mailto:_____]

Envoyé : 9 février 2017 10:53

À : Côté, Luc

Cc : Beaudin, Stephane; Vaillancourt, François; Justin Bourgault; Bernard Gervais; Aline Gelinias; André Lafrance ; Charbonneau Jean-Pierre ; Jacques Vallée; Michel Drouin; Nicolas Mailloux; Nicole; P.E. Levesque; Paul Laurin; Richard Legault; Robert Perreault; St-Denis Daniel

Objet : Fermeture de la piste 06/24

Monsieur Côté

Ce courriel fait suite à notre demande du 14 décembre dernier concernant la réouverture de la piste 06/24 et qui est toujours sans réponse.

Je réitère notre position en vous demandant la réouverture de la piste 06/24 dans les plus brefs délais, et ce, pour des raisons de sécurité.

En considérant les vents actuels pour la période de temps depuis la fermeture de la piste, soit du 22 novembre 2016 au 9 février 2017, on peut clairement voir que la piste 06/24 est la meilleure piste à utiliser. En effet la 06/24 aurait dû être utilisée pour 45 des 80 jours couvrant la période, soit 58% de tous les jours. Mais la fermeture de celle-ci force le trafic aérien à utiliser la 11/29 pour 64 des 76 jours, soit 80% du temps. Il est à noter que nous avons eu de forts vents du sud-ouest (240 °) depuis le dernier mois!

Lors de notre dernière rencontre du 24 janvier dernier, immédiatement après l'annonce de la formation du comité aviseur, nous avons eu une conversation au sujet de la fermeture de la piste et vous avez affirmé que la fermeture de la piste n'était pas une question de coût de déneigement, mais plutôt que les pilotes et la tour en avait pas besoin! Par contre, il est écrit sur le site de consultation sur l'aéroport : « *Il est à noter que la piste 06/24 est fermée du 1^{er} décembre au 1^{er} avril en raison de l'absence d'un service de déneigement* ».

Comme nous avons à cœur la sécurité aérienne et la bonne utilisation de ces lieux publics, notamment pour la gestion du bruit au-dessus des quartiers résidentiels, nous vous suggérons fortement la réouverture de la 06/24 dans les plus brefs délais.

Dans l'attente d'une réponse de votre part, nous vous remercions de votre compréhension, veuillez accepter nos salutations distinguées.

Robert Perreault, Président



Andre Lafrance

Avocat/Lawyer

André Lafrance Avocat/Lawyer

Attachments:

andre.vcf

362 bytes

Subject: Fwd: Re: 06-24
From: Andre Lafrance
Date: 2017-01-26, 1:04 PM
To: "Bourgault, Justin"

Monsieur,

Veillez trouver ci joint, pour votre information, copie d'une lettre que j'adressait au directeur général de la ville de St-Jean-sur-Richelieu suite à une rencontre que j'ai eu avec ce dernier avec un controleur aérien.

Espérant le tout conforme, je demeure.

----- Forwarded Message -----

Subject: Re: 06-24
Date: Thu, 26 Jan 2017 10:29:41 -0500
From: Andre Lafrance
To: Vaillancourt, François <F.Vaillancourt@sjsr.ca>

Bonjour,

Pourriez-vous m'informer de votre décision sur la possible réouverture de l'axe 06-24 ce serait grandement apprécié.

Il faudra aussi, en autant que faire se peut et considérant qu'aucune décision ne sera prise cette année sur le sort de l'aéroport, que vous imposiez au Festival de Montgolfières, un délai maximum de 10 jours pour monter les installations et un délai équivalent pour le démantèlement se sorte que la fermeture des axes 02-20 et 06-24 soit limité au maximum vous en conviendrez, pour des raisons de sécurité aérienne.

André Lafrance, Administrateur de l'APPH

On 2017-01-25 11:47 PM, Vaillancourt, François wrote:

> Merci, ce dossier est déjà dans les cartons et l'analyse !

>

> *François Vaillancourt, CD, M.A.P., ams*

> Directeur général

> Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu

> Poste : 2383

>

>

>

>

>

>

>

>

>

> *François Vaillancourt*

> Directeur général

> Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu

> 450 357-2383 poste 2406

> 188, rue Jacques-Cartier Nord, C.P. 1025

> Saint-Jean-sur-Richelieu Québec J3B 7B2

>

> Avant d'imprimer, pensez à l'environnement!

>

> -----

>

> AVIS DE CONFIDENTIALITÉ

>

> Ce message est confidentiel et ne s'adresse qu'au destinataire. S'il

> vous a été transmis par mégarde, veuillez le détruire et en aviser

> aussitôt l'expéditeur. Merci!

>

> Le 25 janv. 2017 à 23:43, Andre Lafrance
> a écrit :
>
>> Bonsoir,
>>
>> Il vient tout juste d'être été porté à mon attention que votre
>> directeur d'aéroport base la fermeture de la piste 11-24 non pas pour
>> une question de budget d'entretien hivernale mais plutôt du au fait,
>> selon ce dernier, les aviateurs ne l'utiliseraient pas.
>>
>> Comme je vous l'ai mentionné, la fermeture hivernale associé avec le
>> festival des Montgolfières ampute l'usage sur une période d'environ 8
>> mois d'où l'absence d'usage. En définitive, durant les mois les plus
>> achalandés de l'aéroport, la piste est fermée, soit de la fin juin à
>> la fin septembre.
>>
>> J'espère que cela pourra vous conforter dans votre prochaine décision
>> qui j'ose l'espérer, sera dans le sens dont nous avons discuté pour
>> des motifs d'ordre pratique et surtout de sécurité aérienne sans
>> compter sur le fait que le test pourrait avoir une valeur probante.
>>
>> Cordialement
>>
>> –
>> Me Andre Lafrance LL,B, D.D.N Avocat/Lawyer
>>
>>
>>
>>
>>
>>
>> CONFIDENTIALITÉ : Ce document est destiné uniquement à la personne ou
>> à l'entité à qui il est adressé.
>> L'information apparaissant dans ce document est de nature légalement
>> privilégiée et confidentielle. Si vous n'êtes pas
>> le destinataire visé ou la personne chargée de le remettre à son
>> destinataire, vous êtes, par la présente, avisé que toute
>> lecture, usage, copie ou communication du contenu de ce document est
>> strictement interdit. De plus, vous êtes prié de
>> communiquer avec l'expéditeur sans délai et de détruire ce document
>> immédiatement.
>>
>> CONFIDENTIALITY: This document is intended solely for the individual
>> or entity to whom it is addressed. The
>> information contained in this document is legally privileged and
>> confidential. If you are not the intended recipient or the
>> person responsible for delivering it to the intended recipient, you
>> are hereby advised that you are strictly prohibited from
>> reading, using, copying or disseminating the contents of this
>> document. Please inform the sender immediately and delete this
>> document immediately.
>>
>> <andre.vcf>

--
Me Andre Lafrance LL,B, D.D.N Avocat/Lawyer

CONFIDENTIALITÉ : Ce document est destiné uniquement à la personne ou à
l'entité à qui il est adressé.
L'information apparaissant dans ce document est de nature légalement
privilégiée et confidentielle. Si vous n'êtes pas
le destinataire visé ou la personne chargée de le remettre à son
destinataire, vous êtes, par la présente, avisé que toute
lecture, usage, copie ou communication du contenu de ce document est
strictement interdit. De plus, vous êtes prié de

communiquer avec l'expéditeur sans délai et de détruire ce document immédiatement.

CONFIDENTIALITY: This document is intended solely for the individual or entity to whom it is addressed. The information contained in this document is legally privileged and confidential. If you are not the intended recipient or the person responsible for delivering it to the intended recipient, you are hereby advised that you are strictly prohibited from reading, using, copying or disseminating the contents of this document. Please inform the sender immediately and delete this document immediately.

Andre Lafrance
Avocat/Lawyer
André Lafrance Avocat/Lawyer

Attachments:

andre.vcf

362 bytes

Subject: Re: 06-24
From: Vaillancourt, François <F.Vaillancourt@sjsr.ca>
Date: 2017-01-25, 11:47 PM
To: Andre Lafrance

Merci, ce dossier est déjà dans les cartons et l'analyse !

François Vaillancourt, CD, M.A.P., ams
Directeur général
Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu
Poste : 2383



François Vaillancourt
Directeur général
Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu
450 357-2383 poste 2406
188, rue Jacques-Cartier Nord, C.P. 1025
Saint-Jean-sur-Richelieu Québec J3B 7B2

Avant d'imprimer, pensez à l'environnement!

AVIS DE CONFIDENTIALITÉ

Ce message est confidentiel et ne s'adresse qu'au destinataire. S'il vous a été transmis par mégarde, veuillez le détruire et en aviser aussitôt l'expéditeur. Merci!

Le 25 janv. 2017 à 23:43, Andre Lafrance < > a écrit :

Bonsoir,

Il vient tout juste d'être été porté à mon attention que votre directeur d'aéroport base la fermeture de la piste 11-24 non pas pour une question de budget d'entretien hivernale mais plutôt du au fait, selon ce dernier, les aviateurs ne l'utiliseraient pas.

Comme je vous l'ai mentionné, la fermeture hivernale associé avec le festival des Montgolfières ampute l'usage sur une période d'environ 8 mois d'où l'absence d'usage. En définitive, durant les mois les plus achalandés de l'aéroport, la piste est fermée, soit de la fin juin à la fin septembre.

J'espère que cela pourra vous conforter dans votre prochaine décision qui j'ose l'espérer, sera dans le sens dont nous avons discuté pour des motifs d'ordre pratique et surtout de sécurité aérienne sans compter sur le fait que le test pourrait avoir une valeur probante.

Cordialement

--

Me Andre Lafrance LL,B, D.D.N Avocat/Lawyer

CONFIDENTIALITÉ : Ce document est destiné uniquement à la personne ou à l'entité à qui il est adressé. L'information apparaissant dans ce document est de nature légalement privilégiée et confidentielle. Si vous n'êtes pas le destinataire visé ou la personne chargée de le remettre à son destinataire, vous êtes, par la présente, avisé que toute lecture, usage, copie ou communication du contenu de ce document est strictement interdit. De plus, vous êtes prié de communiquer avec l'expéditeur sans délai et de détruire ce document immédiatement.

CONFIDENTIALITY: This document is intended solely for the individual or entity to whom it is addressed. The information contained in this document is legally privileged and confidential. If you are not the intended recipient or the person responsible for delivering it to the intended recipient, you are hereby advised that you are strictly prohibited from reading, using, copying or disseminating the contents of this document. Please inform the sender immediately and delete this document immediately.

<andre.vcf>