

Ottawa, le 7 mai 2020

L'honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des Transports du Canada
(via courriel)

Objet : Aéroport Saint-Roch-de-l'Achigan

Monsieur le ministre Garneau,

C'est avec beaucoup de tristesse pour l'aviation au Canada que j'ai pris note du justificatif accompagnant l'arrêté ministériel du 4 mai 2020 pour l'aéroport de Saint-Roch-de-l'Achigan (SRA).

Les trois premiers paragraphes résument la qualité du travail effectué par le promoteur et le respect de la réglementation des consultations (RAC 307) effectuées, soulignant sa bonne foi et la reprise de certains travaux à la lumière de vos commentaires initiaux. Le justificatif aurait pu en demeurer là avec une abrogation de l'arrêté initial du 29 août 2019.

Malheureusement non. Tel que nous le savons tous, votre mission est de développer l'aéronautique¹ alors que le justificatif étale par la suite les raisons pour ce qui semble curieusement vouloir justifier le contraire. Le plus offensant est de voir une référence au référendum public, tenu de surcroît par la municipalité à l'encontre des lois en vigueur², que vous lui donniez une légitimité et une valeur dans votre décision. Ne serait-ce que de le mentionner est déjà extrêmement dommageable pour l'aviation à travers le Canada : les opposants de n'importe quel aéroport en consultation au pays n'auront qu'à suivre ce processus totalement aléatoire et non prévu par la réglementation (RAC 307).

Au point 3 du justificatif, vous mentionnez notre analyse d'impacts économiques de l'aviation générale de 2017 et comme quoi la contribution économique globale entourant l'aéroport SRA n'est pas bien définie. Il va de soi que notre étude est générale et à géométrie variable puisqu'elle touche un vaste pan de l'économie canadienne et n'est pas pour une mesure ponctuelle mais démontre clairement les bénéfices économiques. Venant des opposants je comprendrais mais que le ministre, dont la mission est de soutenir et développer l'aéronautique y pose un jugement réducteur pour justifier un manque d'intérêt public indique un manque de vision d'ensemble et inconvenant à votre rôle.

¹ Art. 4.2 (1) - *Loi sur l'aéronautique*

² Entre autres points, l'article 517 de la *Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités* du Québec stipule que la question doit porter sur une compétence relevant de la municipalité, ce qui n'est pas le cas de l'aéronautique.

Faire progresser, promouvoir et préserver la liberté canadienne de voler.

Au point suivant, vous faites référence à la lettre de soutien de COPA du 13 décembre 2019 où il est justement mention de ne pas porter de regards réducteurs sur les bienfaits et les contributions des aérodromes dans l'économie du pays et le système de transport en général. Chaque aérodrome renforce l'ensemble du réseau. Contrairement à votre point, je crois respectueusement que chaque nouvelle unité de formation au pilotage permet de pallier la pénurie car avant de former un instructeur ou un pilote examinateur comme le gouvernement le propose, il faut au moins que cette personne ait suivi son cours.

Le dernier point est particulièrement méprisant. Si les gens ont investi dans ce terrain à SRA, que le promoteur et supporteurs ont mis des centaines d'heures de travail et des centaines de milliers de dollars en frais de défense de l'aéronautique canadienne à faire avancer la cause depuis plusieurs années, ce n'est pas pour aller s'établir ailleurs par le ministre. Qu'ils se débrouillent dans d'autres aérodromes temporairement, soit, mais ce n'est pas une raison pour soutenir votre justification dans le refus de permettre à SRA de voir le jour.

Notre plus grande crainte en ce qui a trait à la politisation des Consultations (RAC 307) mises en place en janvier 2017 se matérialise. En travaillant de concert avec les fonctionnaires de Transports Canada pour s'assurer de bien suivre le processus, on nous assurait que ce dernier se voulait neutre et transparent et allait le demeurer, d'autant plus avec un référendum illégitime ou une poignée d'opposants politiques aux tactiques douteuses. Ils ne décideraient pas de l'avenir de l'aéronautique au pays. Nous constatons que « l'intérêt public » a plutôt pris une tangente politique, comme nous le craignons. La communauté aéronautique canadienne s'attendait à beaucoup plus.

Pour le bénéfice des aviateurs, des promoteurs d'aérodromes, des simples citoyens et même des opposants, il est des plus urgents de votre part de clarifier le processus relié au RAC307 et d'en faire un processus factuel, clair et concis, loin de joutes politiques comme en a malheureusement été victime l'aérodrome SRA.

Au cours de mes cinq années à la présidence de COPA, j'ai toujours travaillé avec Transports Canada en harmonie, en confiance et en transparence, tout en ayant nos quelques différends et en défendant respectueusement nos points de vue. Je sens que la position que nous pourrions prendre à l'avenir ne soit au détriment des progrès accomplis au cours des dernières années, qu'il faille revenir à se « battre » et non collaborer pour la préservation de notre liberté de voler. J'ose espérer que non.



Bernard Gervais
Président & Chef de la direction
COPA

CC: Nicholas Robinson, Dir. Général, Aviation civile
Alain Carrier, Dir. Régional (QC), Aviation civile
Yvan Albert, Président association 11316753 Canada