



**Consultation publique sur le projet de  
Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050**  
Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

Mémoire présenté par ADM Aéroports de Montréal

Le 20 septembre 2024

## Table des matières

Introduction	3
Section 1 Qui est ADM Aéroports de Montréal	4
Section 2 Quelques données historiques	6
Section 3 La gestion du climat sonore, une responsabilité partagée	7
Section 4 Les atterrissages et les décollages	8
Section 5 Le nombre de mouvements	9
Section 6 Comment concilier la densification urbaine et la présence d'un aéroport international	10
Section 7 L'importance de la mobilité	12
Recommandations	13
Conclusion	14

YUL Aéroport international Montréal-Trudeau est le plus grand générateur de mouvements de l'île de Montréal. À titre de plaque tournante internationale, l'aéroport contribue significativement à la vitalité et au développement économique de la Métropole.

Tel que le cite l'Institut du Québec dans un rapport qui compare Montréal aux 14 autres grandes villes de taille similaire « sans l'apport sur les résultats de sa forte activité aéroportuaire et son bon taux d'emploi, Montréal serait en dernière position pour l'activité économique ».

À titre d'organisation impliquée dans sa collectivité, il est essentiel pour ADM Aéroports de Montréal de contribuer à la démarche de consultation du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050.

Les défis de croissance du trafic de passagers, l'importance de l'intermodalité, les développements résidentiels dans les axes des pistes sont les principales préoccupations qui seront traitées dans ce mémoire.

Nos recommandations porteront principalement sur les enjeux liés à l'ajout de secteurs résidentiels dans les axes de pistes et le respect des limitations des hauteurs.

## **Section 1**

### **Qui est ADM Aéroports de Montréal**

Corporation privée issue de sa communauté, sans capital-actions et sans but lucratif, ADM est l'autorité aéroportuaire responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de YUL Aéroport Montréal-Trudeau (« YUL ») et de YMX Aérocity internationale de Mirabel (« YMX ») en vertu d'un bail conclu avec Transports Canada en 1992 venant à échéance en 2072.

Gouvernée par un conseil d'administration autonome formé de gestionnaires professionnels et indépendants, ADM ne reçoit aucune subvention gouvernementale d'exploitation et finance généralement ses projets d'infrastructures et autres à même ses fonds autogénérés et sa dette.

ADM est engagée à remplir sa mission au bénéfice de la communauté et entend réussir dans ses divers secteurs d'activité – les services aéroportuaires, immobiliers et commerciaux – et développer chacun de ses deux sites à leur plein potentiel dans une optique de décarbonation et d'automatisation de l'aviation civile.

Dans cette optique, YMX agit comme aéroport tout cargo et pôle d'innovation avec la présence d'une industrie aérospatiale de calibre mondial tandis que YUL agit principalement comme plaque tournante du transport de passagers domestique, transfrontalier et international.

YUL est la porte d'entrée principale à l'est des Grands Lacs. YUL est en pleine croissance et est engagé à offrir une plateforme efficiente pour ses partenaires du transport aérien et des services aéroportuaires de classe mondiale. La population du Grand Montréal bénéficie des services d'une plaque-tournante d'envergure. À cette fin, ADM a présenté le Plan de vol 2028 et soumettra d'ici la fin de l'année son plan directeur 2023-2043.

YUL soutient plus de 50 000 emplois au Québec, il contribue à la hauteur de 6,8 G \$ de PIB nominal au Québec. Avec plus de 200 entreprises sur le site, il est un moteur de l'activité économique.

En 2023, YUL comptait un total de 157 destinations régulières et saisonnières, soit près de 90 à l'international, 32 aux États-Unis et 38 au Canada, desservies par 36 transporteurs dont ceux des trois grands groupes aériens mondiaux à YUL : Star Alliance, Skyteam et One World. Il est le troisième aéroport au Canada avec plus de 21 millions de passagers annuellement et au premier rang quant à sa proportion de passagers vers et au retour d'une destination internationale.

Jusqu'en 1998 pour les vols commerciaux et 2004 pour les vols dits « nolisés », le marché du transport aérien du Grand Montréal était divisé entre les plateformes de YUL et de YMX. Cette division a largement contribué à réduire l'attractivité de Montréal pour les transporteurs internationaux et il a fallu des décennies pour rattraper le retard que cette situation a occasionné.

Montréal est ressortie gagnante du regroupement de vols passagers sur une seule plateforme. Une augmentation de la desserte en vol direct favorise non seulement le voyageur, mais également tout le tissu économique de la région.

En effet, l'internationalisation de l'économie du Grand Montréal s'est accélérée depuis près de 20 ans. Les succès durables de Montréal International et d'Investissement Québec international quant à l'attraction et la rétention d'entreprises, d'investissements directs étrangers et d'étudiants internationaux ont certainement eu comme intrant la richesse de la desserte aérienne sans escale au départ de YUL.

En matière de gestion du climat sonore, l'organisation se démarque. Alors que nous complétons un important processus de consultation, YUL est le premier aéroport en Amérique du Nord à proposer d'utiliser la signature acoustique plutôt que le poids des aéronefs pour restreindre les opérations pour les opérations nocturnes. Le nouveau système proposé favorisera ainsi le renouvellement des flottes aériennes à YUL priorisant les avions de nouvelles générations plus performants tant au niveau acoustique qu'au niveau des émissions de gaz à effet de serre.

## **Section 2**

### **Quelques données historiques**

Montréal est aujourd'hui la Capitale mondiale de l'aviation civile, elle regroupe les plus importantes associations de ce secteur d'activité dont en tête de liste le siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale qui relève de l'Organisation des Nations unies. Ce statut ne date pas d'hier car Montréal fut le théâtre d'importantes étapes de l'aviation. Dès 1879 avec les premières ascensions en ballon du Canada, puis en 1910 avec la première fête aéronautique internationale du monde. Puis, en 1919, le premier vol aéropostal officiel du Canada fut effectué entre Montréal et Toronto.

Le premier septembre 1941, l'aéroport de Montréal entra officiellement en service. Il fut rapidement classé dans la catégorie des aéroports internationaux.

Aujourd'hui, l'aéroport dispose de deux pistes parallèles :

La piste nord (24D-06G) est opérationnelle depuis 1941, elle fut prolongée dans les années 50.

La piste sud (24G-06D) est opérationnelle depuis 1958.

Contrairement à bien des grandes villes où on priorise les développements industriels sous les trajectoires aériennes et les développements résidentiels dans les secteurs latéraux du site aéroportuaire; à Montréal, les secteurs résidentiels ont été construits sous les axes des trajectoires aériennes (Annexe A) et ce, encore aujourd'hui.

### Section 3

#### La gestion du climat sonore, une responsabilité partagée

La gestion du climat sonore autour des aéroports est régie au Canada par la Loi sur l'aéronautique et le Règlement de l'aviation canadien. Les critères acoustiques d'utilisation et les procédures d'atténuation du bruit, spécifiques à chaque aéroport et approuvés par le gouvernement fédéral, sont publiés dans le manuel Canada Air Pilot et le Supplément de vol-Canada.

Transports Canada est l'organisme réglementaire chargé de veiller au respect de l'application des règles de contrôle et d'atténuation du bruit généré par le trafic aérien et a le pouvoir d'imposer des sanctions aux pilotes et aux transporteurs qui contreviennent à ces règles. La liste des contrevenants est disponible auprès de Transports Canada.

Les responsabilités d'ADM en matière de gestion du climat sonore sont précisées dans son bail avec Transports Canada. Il incombe notamment à ADM d'élaborer des plans de gestion du climat sonore, de mettre sur pied un comité de gestion du climat sonore et de traiter les plaintes relatives au bruit. Chaque fois qu'une irrégularité présumée est observée, ADM en informe Transports Canada qui voit ensuite à prendre les mesures appropriées. Cette responsabilité d'ADM en matière de gestion du climat sonore est partagée avec d'autres organisations :

- NAV CANADA est responsable de la prestation de services de navigation aérienne (gestion du trafic aérien).
- Les transporteurs sont responsables des opérations de leurs vols, de l'acquisition des flottes aériennes et du respect des procédures et horaires de vols de YUL Montréal-Trudeau.
- Les municipalités riveraines de YUL (dont la Ville de Montréal) siègent au Comité consultatif sur le climat sonore. Ce comité constitue un forum efficace d'échange d'information, de discussion et de consultation sur toute question relative au climat sonore et particulièrement sur toute proposition de changement aux critères acoustiques d'utilisation et aux procédures d'atténuation du bruit.

Les municipalités sont particulièrement interpellées quant à l'utilisation effective et projetée du territoire riverain de YUL et notamment les projets de développements résidentiels à proximité.

L'aménagement du territoire au voisinage des aéroports est encadré par le TP 1247 - Aviation - Utilisation des terrains au voisinage des aéroports<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> <https://tc.canada.ca/fr/aviation/publications/aviation-utilisation-terrains-voisinage-aerodromes-tp-1247>

Les courbes de bruit et les recommandations qui y sont associées dans ce document sont destinées principalement aux autorités provinciales et municipales pour des fins de planification urbaine. Il est important que les promoteurs et les planificateurs municipaux comprennent que l'utilisation des terrains avoisinants un aéroport a une incidence importante sur l'exploitation de ce dernier.

## Section 4 Les atterrissages et les décollages

Au Canada, la navigation aérienne est de la responsabilité de NavCanada. Conformément aux règles de sécurité, les avions doivent atterrir et décoller face aux vents. (Annexe B)

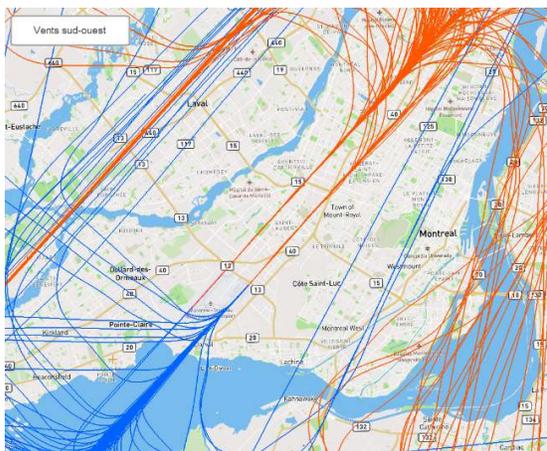
De façon historique, les vents dominants dans la région métropolitaine sont du sud-ouest, environ 70 % du temps. Toutefois, cette tendance semble s'amenuiser.

De façon générale, au décollage les jets vont demeurer en axe de piste jusqu'à une altitude de 3 000 pieds avant que le pilote amorce un virage vers la route de destination du vol.

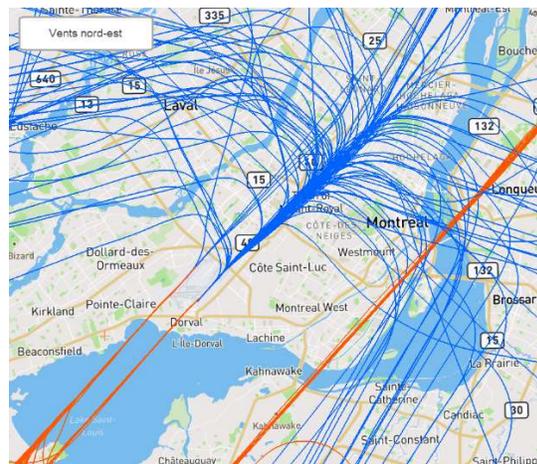
Pour les atterrissages, à une quinzaine de kilomètres de l'aéroport, le pilote va amorcer l'approche finale en axe de piste avec un angle de 3 degrés.

Il s'agit de procédures internationales.

*Trajectoires aériennes lorsque les vents sont du sud-ouest*



*Trajectoires aériennes lorsque les vents sont du nord-est*



*En rouge les atterrissages et en bleus les décollages*

## Section 5

### Le nombre de mouvements

L'adéquation plus de passagers équivaut à plus de mouvements aériens ne s'applique pas à YUL.

En effet, YUL connaît une importante croissance du nombre de destinations ainsi que du nombre de passagers, mais celle-ci ne se reflète pas dans le nombre de mouvements.

À titre d'exemple :

Année	Passagers	Mouvements
1967	5 M	240 673
2011	14 M	230 922
2023	21 M	200 758

Il est donc faux de prétendre que le nombre de mouvements est en croissance.

Le modèle de croissance de YUL qui est davantage axé vers l'international tend à utiliser de plus en plus d'avions de plus grande capacité, or avec les améliorations technologiques plusieurs de ces grands porteurs sont plus performants au niveau acoustique que des avions plus petits.

## Section 6

### Comment concilier la densification urbaine et la présence d'un aéroport international

Deux considérations doivent être prises en compte dans une saine gestion de planification pour concilier la densification urbaine et la présence d'un aéroport international.

- A. Le climat sonore
- B. La limitation des hauteurs

#### A. Le climat sonore

Tel qu'expliqué précédemment, les citoyens, principalement ceux résidant dans les axes des pistes, sont susceptibles d'être affectés par le survol des avions. Une vision du développement urbain de la Métropole aurait dû et devrait tenir compte de la présence d'un aéroport international. Elle devrait s'articuler en trois axes :

1. Éviter de construire de nouvelles habitations sous les trajectoires aériennes situées dans les axes des pistes;
2. Si la décision de construire est maintenue, mitiger par différentes mesures dont des exigences en matière d'insonorisation; et
3. S'assurer d'informer adéquatement les futurs résidents.

1. Les trajectoires aériennes pour les atterrissages des deux pistes de YUL survolent les arrondissements et villes suivants : Saint-Laurent, Ahuntsic-Cartierville, Villeray-Saint-Michel-Parc Extension, Saint-Léonard, Anjou, Pointe-Claire et Dorval.

Pour les trajectoires des décollages, les villes et arrondissements survolés sont principalement Dorval, Pointe-Claire, Saint-Laurent, Ville Mont-Royal, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Rosemont-La-Petite-Patrie et Ahuntsic-Cartierville.

Ces secteurs devraient identifier les terrains vacants sur leur territoire et évaluer si ceux-ci sont situés sous les trajectoires aériennes.

2. L'octroi de permis de construction d'édifices résidentiels sur ces terrains devraient être assortis de mesures de mitigation notamment en matière d'insonorisation. L'arrondissement Saint-Laurent a adopté en 2015 de telles mesures à la suite des interventions d'ADM. D'autres villes dans le monde ont adopté de telles mesures.

3. Les villes et les arrondissements ont une responsabilité d'informer adéquatement tant les constructeurs, les futurs acheteurs ou locataires.

ADM met à la disposition des citoyens des outils efficaces pour localiser une résidence par rapport aux trajectoires des avions.

Les références à ces outils devraient être disponibles sur les sites web des villes et arrondissements.

#### B. La limitation des hauteurs

Le développement de structures verticales et d'obstacles dans le voisinage des aéroports est un enjeu. Au Canada, quoique les promoteurs et les municipalités soient encouragés à soumettre des demandes au Programme d'utilisation des terrains de NAVCanada afin de s'assurer que les plans d'aménagement n'ont pas d'incidence sur la sécurité aérienne, il n'existe aucune obligation légale de remplir cette demande.

Avec l'intensification des développements immobiliers dans la région métropolitaine, nous craignons que certains développements puissent affecter la continuité des opérations et la sécurité aérienne de YUL Aéroport Montréal-Trudeau sur une base temporaire en raison de la présence de grues ou de façon permanente avec les édifices. En effet, les procédures aux instruments utilisées pour la navigation pour atterrir ou décoller peuvent s'étendre sur une distance de 15 miles nautiques (27 kilomètres) d'un aéroport. Déjà certains projets immobiliers sont à la limite du zonage dans l'espace aérien de YUL.

Le Plan d'urbanisme et de mobilité devrait tenir compte de ces limitations et s'assurer de leur respect sur le territoire de l'Île de Montréal.

(Annexe C)

## **Section 7**

### **Importance de la mobilité**

De nombreux projets de mobilité sont en élaboration et des connexions avec l'aéroport sont évaluées, à titre d'exemple le Grand Sud-Ouest.

Bien qu'ADM souhaite que YUL soit connecté et intégré dans cette vision de mobilité, le site aéroportuaire n'a pas la capacité d'accueil des infrastructures de transport.

La station REM en construction sur le site aéroportuaire est une station terminale et malgré les nombreux efforts déployés par ADM pour interpellier les décideurs pour prolonger le REM jusqu'à la gare de Dorval afin de créer un pôle d'intermodalité, seul le maire de Dorval a soutenu cette volonté et conséquemment, il s'agit d'un rendez-vous manqué.

Il est donc essentiel d'évaluer un moyen pour relier YUL au pôle de mobilité qui sera constitué par le TGF, les trains de VIA, le Grand-Sud-Ouest, le terminus de la STM, les trains d'Exo et tout autre projet de transport collectif qui pourrait améliorer les accès à l'aéroport et contribuer à la décarbonation.

## Recommandations

Minimalement le PUM 2050 devrait inclure les recommandations inclus à l'action 19,1 du plan d'urbanisme 2004. Ci-bas six recommandations qui résument la position exprimée par ADM dans le présent mémoire et qui devrait être intégrées au plan de la Ville de Montréal.

1. Évaluer la fonction résidentielle selon l'impact des corridors aériens :  
Exiger aux arrondissements, à travers le document complémentaire du Plan d'urbanisme et de mobilité (chapitre 6, section 3), l'intégration de critères d'évaluation sur l'impact des trajectoires d'avions dans les axes de pistes aux règlements sur les Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), en amont de l'octroi de permis de construction résidentielle pour les secteurs sensibles.
2. Insonoriser les immeubles résidentiels situés dans un corridor aérien:  
Exiger aux arrondissements, à travers le document complémentaire du Plan d'urbanisme et de mobilité (chapitre 6, section 3), d'adopter une réglementation pour instaurer des niveaux d'insonorisation supérieurs aux normes de base pour les constructions résidentielles dans les secteurs situés sous les axes des trajectoires des aéronefs.
3. Sensibiliser la population au rôle et aux bienfaits de l'aéroport :  
Ajouter une section sur le site web de la Ville de Montréal et de ses arrondissements pour informer adéquatement les citoyens des atouts et retombées liés à la présence d'un tel équipement, ainsi que des particularités reliées au fait d'habiter à proximité d'un aéroport ou sous les trajectoires des avions.
4. Cohabiter avec l'aéroport :  
Instaurer un mécanisme visant la signature d'une entente par les acheteurs des nouveaux développements résidentiels reconnaissant la présence de l'aéroport et des potentielles externalités que peuvent générer un tel équipement.
5. Respecter les limites de hauteur constructibles :  
Intégrer le plan de limitation des hauteurs découlant du règlement de zonage aéroportuaire élaboré par Transports Canada au document complémentaire du Plan d'urbanisme et de mobilité (chapitre 6, section 3) afin d'assurer que les arrondissements respectent les paramètres qu'il prévoit dans leur réglementation d'urbanisme (zonage, PPCMOI, etc.).

6. Assurer une connectivité intégrée :

Bonifier la vision 2050 du réseau de transport collectif structurant (chapitre 1, carte 1-3) en y intégrant des opportunités de connexion entre YUL et le pôle de mobilité constitué du TGF projeté, des trains de VIA Rail, du Projet du Grand-Sud-Ouest, du terminus de la STM et des trains d'Exo.

## **Conclusion**

Depuis plus de 80 ans, YUL Aéroport Montréal-Trudeau est un acteur clé pour le développement et le rayonnement de la métropole. Il est le principal générateur de mouvements de l'île de Montréal. Avec le paiement de plus de 45 M \$ d'en-lieu de taxes directement, ADM est ainsi le plus important contributeur du régime de taxation de la Communauté métropolitaine de Montréal. Si on ajoute les entreprises présentes sur le site aéroportuaire, c'est plus de 99 millions de dollars en taxes que la CMM perçoit de YUL.

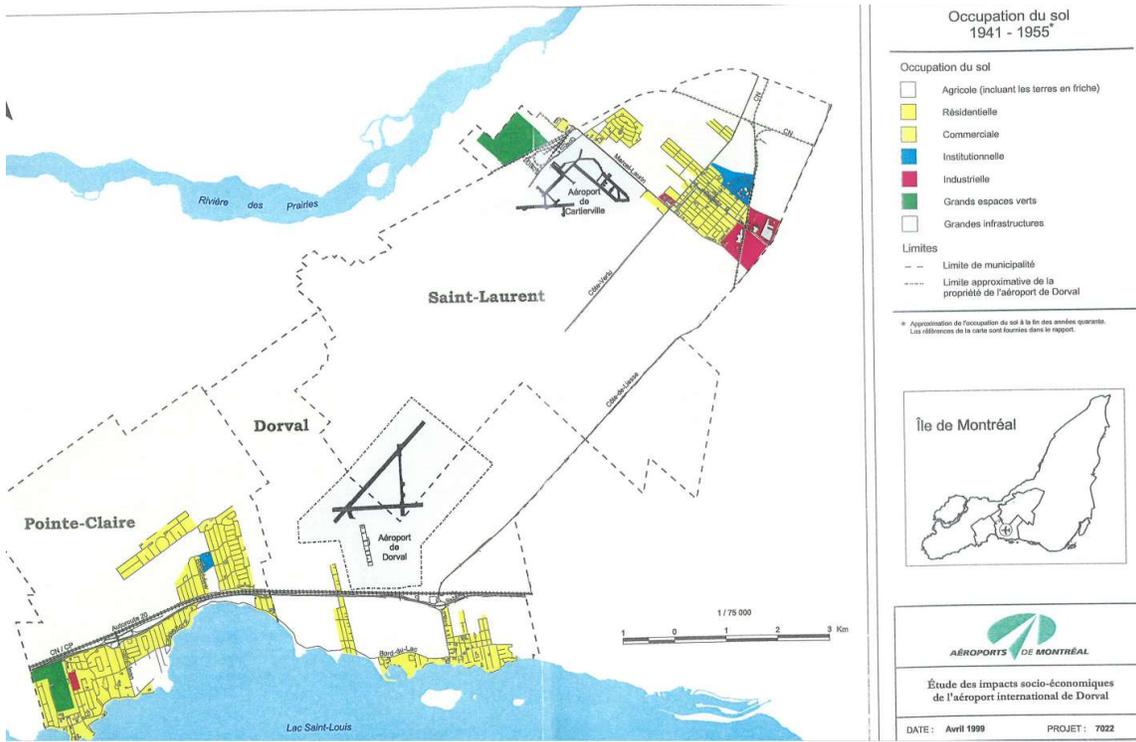
YUL assure des liaisons directes entre la Métropole et près de 160 villes incluant les grandes métropoles américaines, européennes et asiatiques : Tokyo, New Delhi, Sao Paulo, Paris, Londres, Bruxelles, Francfort, Mexico, New York, Los Angeles, YUL est l'aéroport le plus international au Canada.

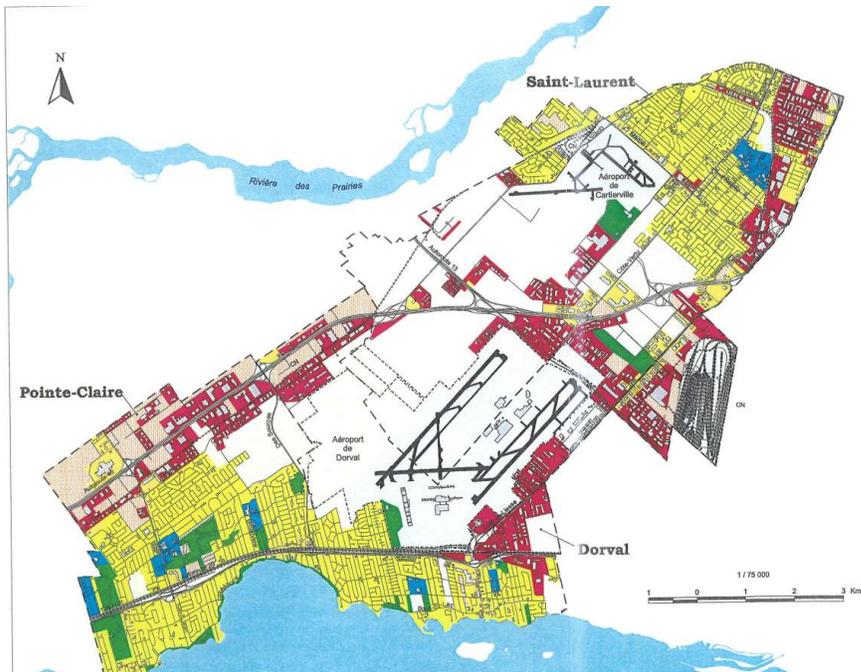
YUL, en plus d'être impliqué dans la collectivité, est également un pôle stratégique d'emplois pour Montréal avec 200 entreprises qui emploient plus de 30 000 personnes. Au cours de la prochaine décennie, plus de 4 milliards de dollars seront investis pour améliorer l'expérience des usagers.

Chaque jour, plus de 60 000 personnes transitent par YUL pour découvrir le monde, conquérir de nouveaux marchés ou retrouver des proches. Montréal doit être fière de la plaque tournante internationale qu'est devenu YUL.

Il est donc impératif que la Ville de Montréal dans sa vision 2050 tienne compte de la présence d'un aéroport international sur son territoire et contribue à maintenir une cohabitation harmonieuse tout en favorisant son développement.

# Annexe A

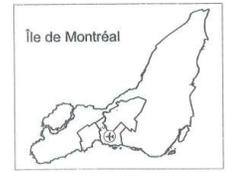




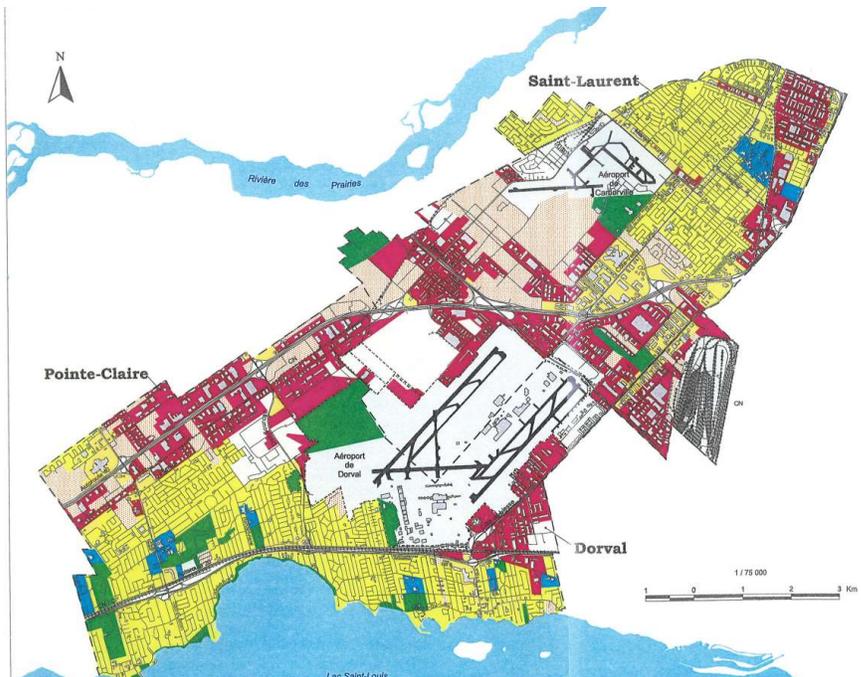
Occupation du sol  
1970 - 1979

- Occupation du sol
- Agricole
  - Résidentielle
  - Commerciale
  - Institutionnelle
  - Industrielle
  - Grands espaces verts
  - Grandes infrastructures
  - Vacant
- Limites
- - - - - Limite de municipalité
  - ..... Limite approximative de la propriété de l'aéroport de Dorval

\* Approximation de l'occupation du sol au millier des années soixante-dix. Les références de la carte sont fournies dans le rapport.




Étude des impacts socio-économiques de l'aéroport international de Dorval



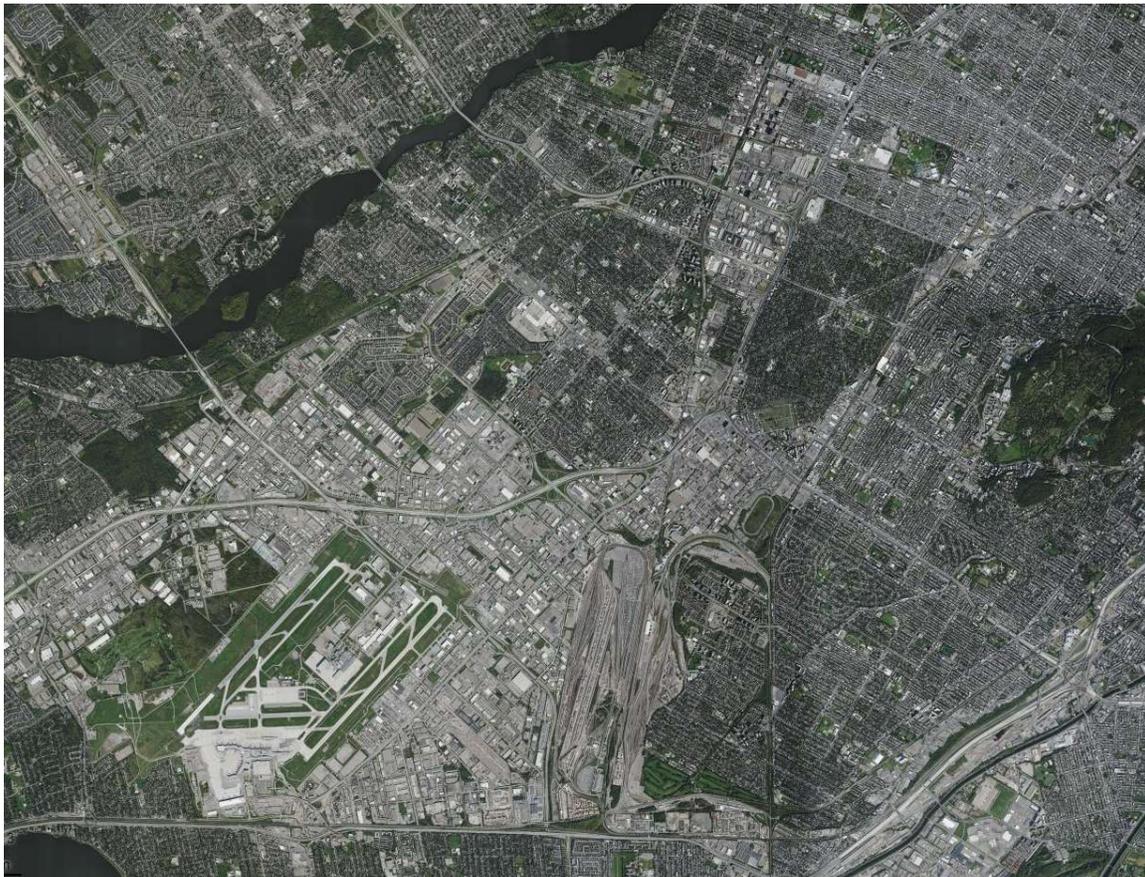
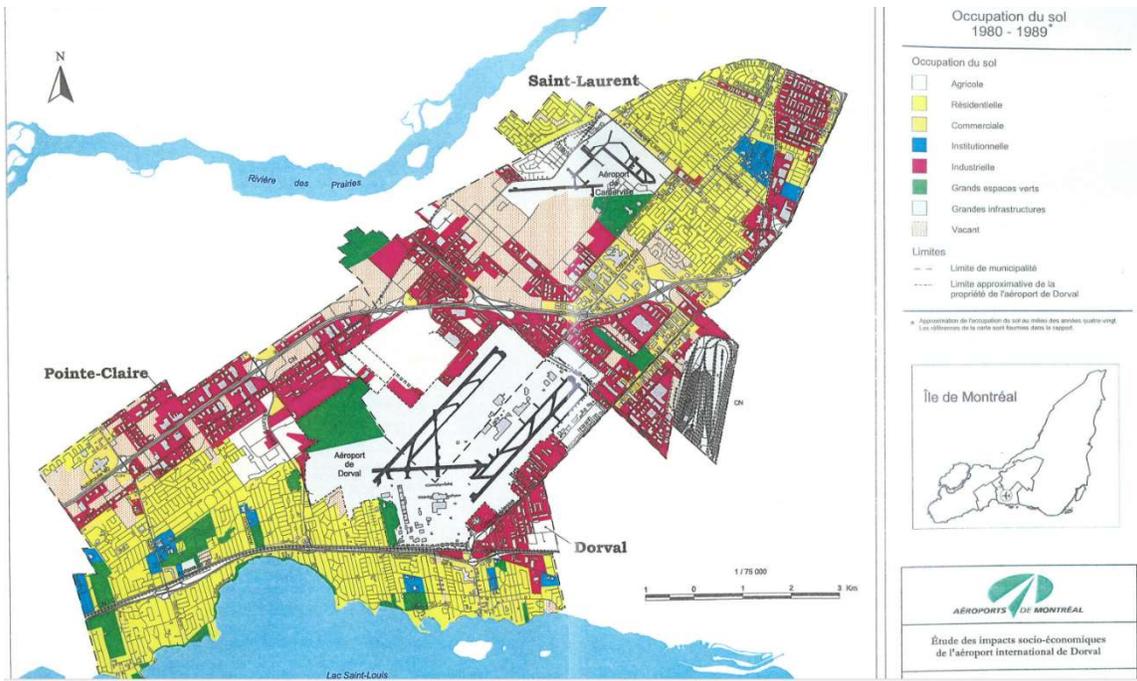
Occupation du sol  
1980 - 1989

- Occupation du sol
- Agricole
  - Résidentielle
  - Commerciale
  - Institutionnelle
  - Industrielle
  - Grands espaces verts
  - Grandes infrastructures
  - Vacant
- Limites
- - - - - Limite de municipalité
  - ..... Limite approximative de la propriété de l'aéroport de Dorval

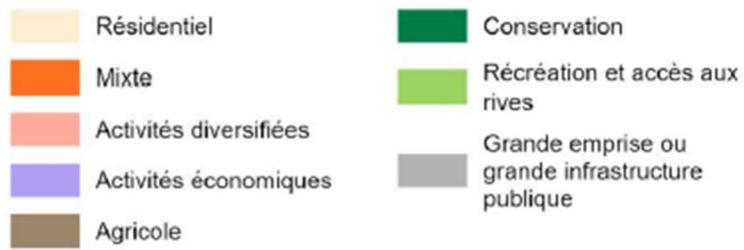
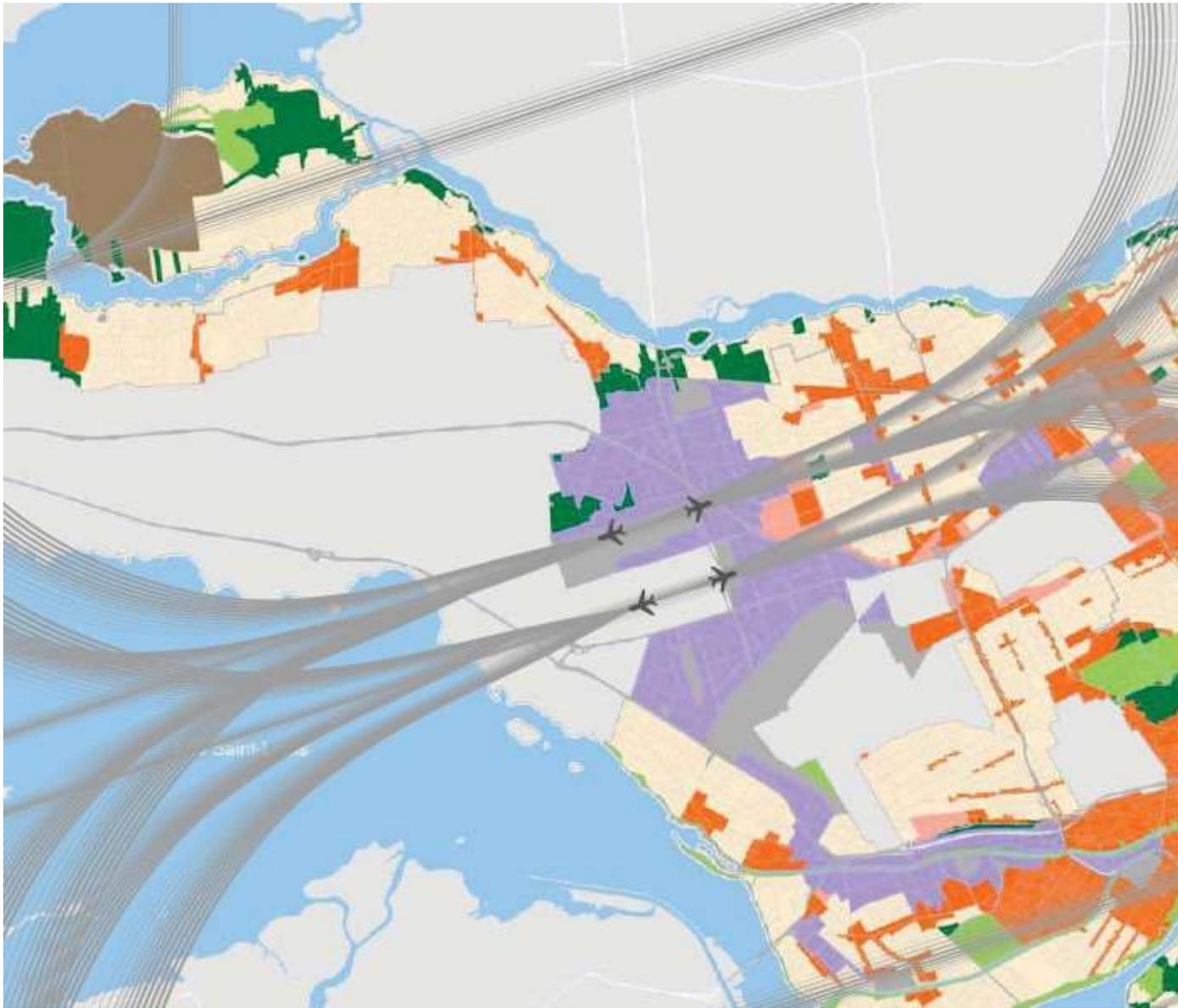
\* Approximation de l'occupation du sol au millier des années quatre-vingt. Les références de la carte sont fournies dans le rapport.




Étude des impacts socio-économiques de l'aéroport international de Dorval



## Annexe B



## Annexe C

### Carte des limitations des hauteurs

