

Consultation publique sur le Projet de schéma d'aménagement et de
développement de l'agglomération de Montréal

Mémoire d'Aéroports de Montréal

Les grandes affectations du territoire



Le 3 novembre 2014

PRÉSENTATION D'AÉROPORTS DE MONTRÉAL

Aéroports de Montréal (ADM), société à but non lucratif et sans capital-actions, est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et de l'Aéroport international Montréal-Mirabel en vertu d'un bail conclu avec Transports Canada jusqu'en 2072.

La mission d'Aéroports de Montréal est triple :

- Assurer une prestation de services aéroportuaires de qualité qui répondent aux besoins spécifiques de la communauté tout en recherchant l'efficacité, la sûreté et la sécurité
- Contribuer au développement économique de la région métropolitaine de Montréal, notamment par la mise en valeur des installations dont elle a la responsabilité
- Maintenir une cohabitation harmonieuse avec le milieu, en particulier quant à la protection de l'environnement.

Aéroports de Montréal entend réussir dans ses divers secteurs d'activités – les services aéroportuaires, aéronautiques, immobiliers et commerciaux – et développer chacune de ses deux plates-formes aéroportuaires à son plein potentiel. Dans cette optique, Montréal-Trudeau agit comme plaque tournante du transport passager domestique, transfrontalier et international, tandis que Montréal-Mirabel est développé comme aéroport industriel et tout-cargo.

Montréal-Trudeau est une infrastructure essentielle pour les affaires, le tourisme, le fret et le développement économique¹ :

- 14 millions de passagers en 2013;
- 130 destinations directes;
- 2^e aéroport canadien en termes de destinations directes;
- Croissance annuelle moyenne de 2 % à 3 %;
- Des entreprises de classe mondiale;
- 28 000 emplois directs sur le site;
- Des investissements de plus de 1,6 milliard \$ dans les infrastructures aéroportuaires depuis l'année 2000.

¹ Référence : Rapport annuel ADM, 2014

L'objectif de ce mémoire est de présenter dans le cadre de la Consultation publique sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal les principales actions d'ADM en matière de gestion du climat sonore et de rappeler à la collectivité montréalaise qu'il s'agit d'une responsabilité partagée.

LA GESTION DU CLIMAT SONORE

une responsabilité partagée

La gestion du climat sonore autour des aéroports est régie au Canada par la Loi de 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. Chaque fois qu'une irrégularité présumée est observée, Aéroports de Montréal en informe Transports Canada qui voit ensuite à prendre les mesures appropriées. La liste des contrevenants est affichée en permanence sur le site Internet de Transports Canada.

<http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/normes/normes-applicationdelaloi-publications-entreprises-menu-680.htm>

Les responsabilités d'Aéroports de Montréal en matière de gestion du climat sonore sont précisées dans son bail avec Transports Canada.

Article 18.3 de la Convention sur les services et les installations aéroportuaires (Bail de cessions des aéroports entre ADM et TC) :

« Il incombe à ADM de traiter toute plainte pour bruit et de déterminer le besoin de contrôler le bruit et d'installer des moniteurs de bruit relativement à l'exploitation d'aéronefs dans un rayon de dix milles nautiques depuis tout point situé sur le périmètre des Terrains, sauf lorsque ce bruit est en rapport avec l'exploitation en route des aéronefs ».

Le monitoring du bruit

Aéroports de Montréal a recours à un système des plus évolués pour le monitoring du bruit généré par le trafic aérien près de l'aéroport Montréal-Trudeau. Il s'agit du système ANOMS de la firme Lochard, qui intègre toutes les fonctionnalités requises tout en offrant diverses possibilités d'analyses de données et de génération de rapports.

Ce système est alimenté principalement par les données radar fournies par Nav Canada quant à la position, à l'altitude et à la vitesse des avions et par les données de bruit recueillies à l'aide de stations de mesure de bruit, fixes ou mobiles, installées à des endroits stratégiques dans les quartiers avoisinants. Ces équipements sont calibrés par des professionnels et les mesures de bruit analysées par des professionnels. Le système incorpore également les données de la station météo.

Les rapports produits par le système ANOMS constituent un outil très utile pour faire respecter l'application des procédures d'atténuation du bruit. Le système ANOMS sert également à développer des mesures d'atténuation du bruit plus perfectionnées.

La responsabilité des municipalités

Les municipalités riveraines de l'aéroport Montréal-Trudeau 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 l'utilisation effective et projetée du territoire riverain de l'aéroport Montréal-Trudeau et notamment les projets de développements résidentiels à proximité.²

L'aménagement du territoire au voisinage des aéroports est encadré par le TP 1247 - Aviation - Utilisation des terrains au voisinage des aéroports³. Les cartes 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 aérodrome a une incidence sur l'exploitation de ce dernier.

À cet effet, ADM publie annuellement les courbes d'ambiance sonore, celles-ci sont diffusées lors de l'assemblée annuelle publique de la société.

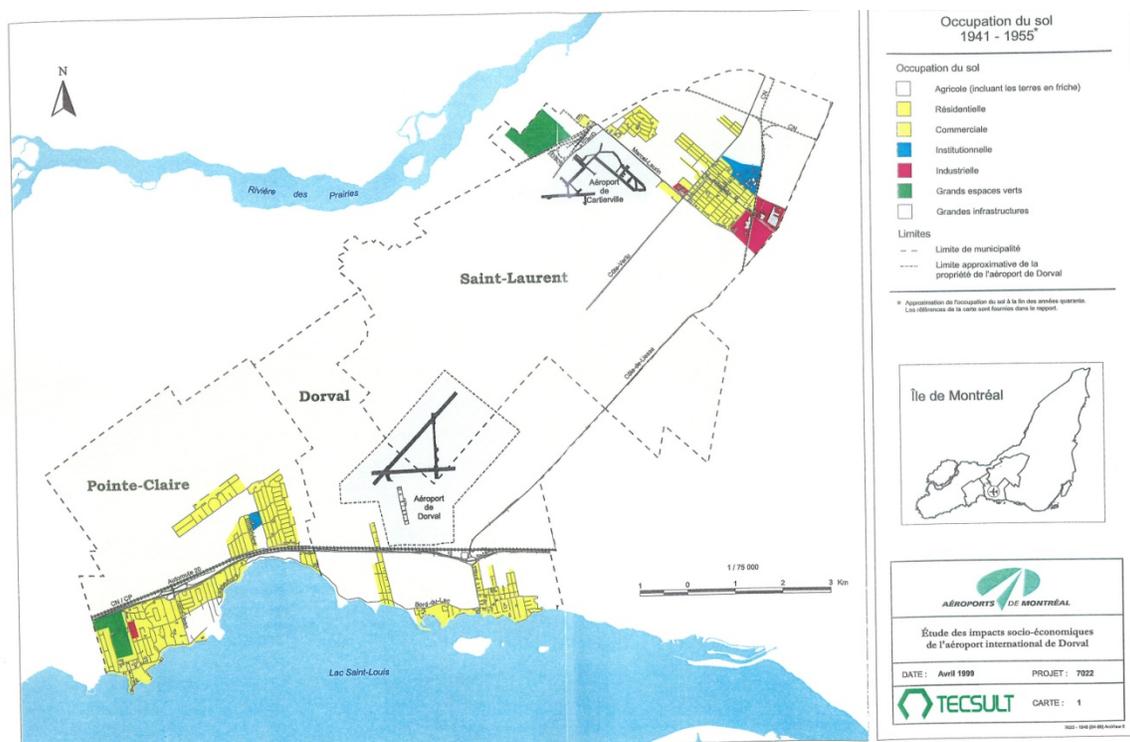
² Mandat du comité consultatif sur le climat sonore, révisé en 2010

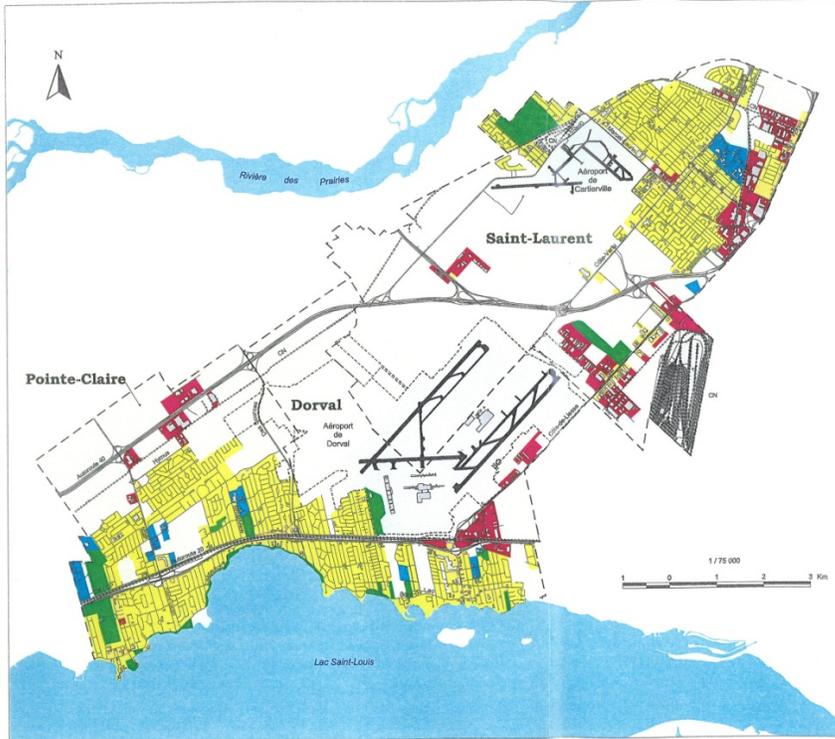
³ <http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/publications/tp1247-menu-1418.htm>

L'AÉROPORT INTERNATIONAL PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU DE MONTRÉAL

Situé à une vingtaine de kilomètres du centre-ville de Montréal, dans un secteur qui était essentiellement agricole lors de son inauguration en 1941.

Au fil des ans, des quartiers résidentiels entiers ont surgi dans les villes environnantes dans les axes des pistes. Aujourd'hui encore, de nouveaux développements résidentiels, haut de gamme dans certains cas, sont réalisés dans le voisinage de l'aéroport.





**Occupation du sol
1956 - 1969***

Occupation du sol

- Agricole (incluant les terres en friche)
- Résidentielle
- Commerciale
- Institutionnelle
- Industrielle
- Grands espaces verts
- Grandes infrastructures

Limites

- - - Limite de municipalité
- Limite approximative de la propriété de l'aéroport de Dorval

* Approximation de l'occupation du sol au milieu des années soixante. Les délimitations de la carte sont fournies dans le rapport.

Île de Montréal

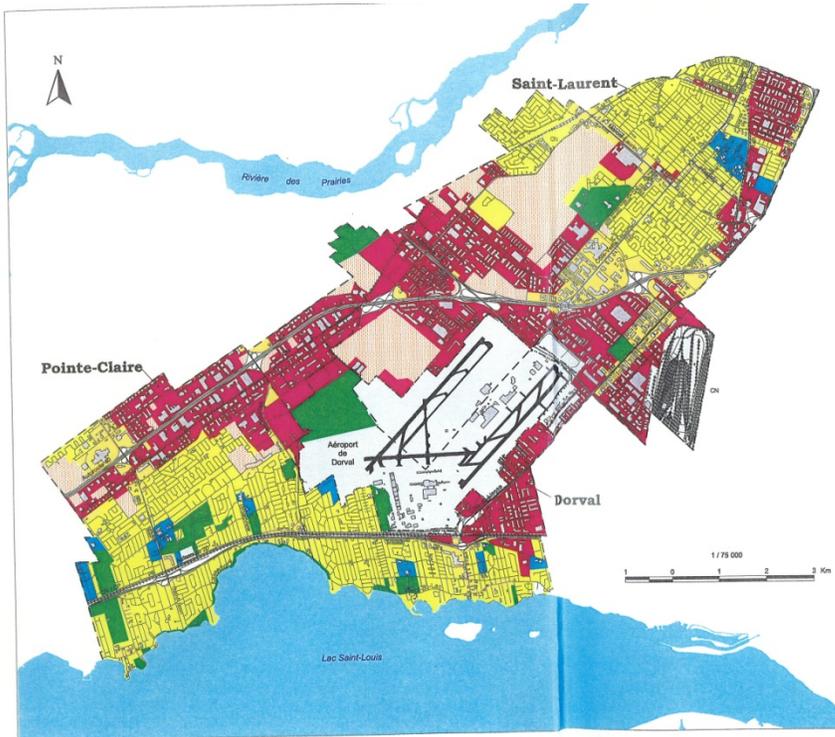
AÉROPORTS DE MONTRÉAL

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

DATE : Avril 1999 PROJET : 7822

TECSULT CARTE : 2

800-368-2445, 514-393-1111



**Occupation du sol
1990 - 1999***

Occupation du sol

- 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 milieu des années quatre-vingt-dix. Les délimitations de la carte sont fournies dans le rapport.

Île de Montréal

AÉROPORTS DE MONTRÉAL

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

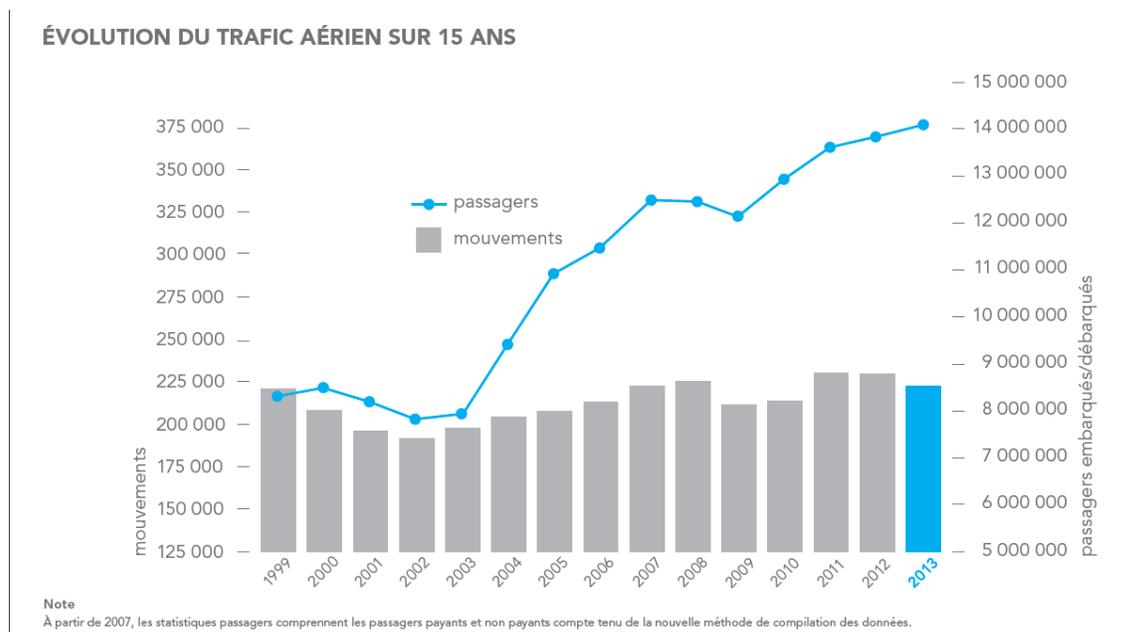
DATE : Avril 1999 PROJET : 7822

TECSULT CARTE : 5

800-368-2445, 514-393-1111

L'aéroport dispose de trois pistes, soit deux parallèles et une sécante. La configuration des pistes est la même depuis 1958. On y dénombre environ 220 000 mouvements d'aéronefs annuellement (atterrissages et décollages), ce qui représente une moyenne d'environ 600 mouvements par jour, soit 50 % de sa capacité théorique.

Comme le démontre le tableau Évolution du trafic aérien sur 15 ans, l'évolution du nombre de mouvements est demeurée stable malgré la croissance du nombre de passagers. ($\pm 220\ 000$)



Mesures d'atténuation du bruit

L'aéroport Montréal-Trudeau est ouvert 24 heures pour les avions de moins de 45 000 kg.

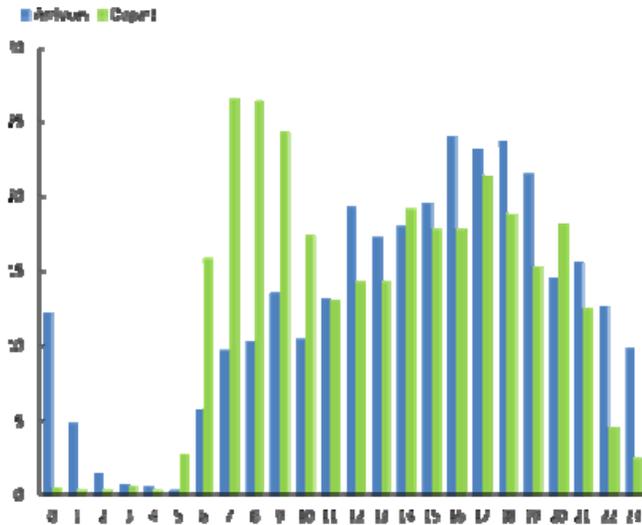
Les heures d'exploitation qui sont en vigueur sont les mêmes que lors de la cession de la gestion des aéroports de Transports Canada à Aéroports de Montréal en 1992

Des restrictions s'appliquent pour les jets de plus de 45 000 kg :

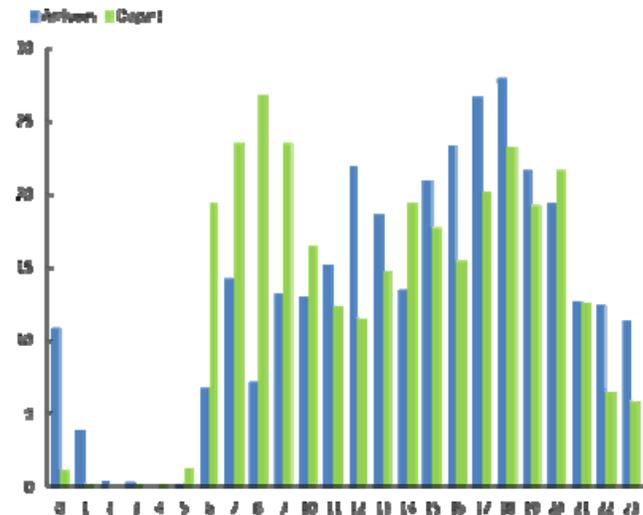
- Atterrissages restreints entre 1 h et 7 h
- Décollages restreints entre minuit et 7 h

Le nombre de mouvements la nuit est restreint et représente un faible pourcentage des activités de l'aéroport Montréal-Trudeau, 1,5 % des mouvements aériens ont lieu durant les heures restreintes d'opération.

Arrivées et Départs par heure
Journée Hiver Type 2013



Arrivées et Départs par heure
Journée Été Type 2013



Parmi les autres mesures qui ont contribué à réduire le bruit, soulignons le retrait des jets d'anciennes générations (Chapitre 2) en 2002 et leur remplacement par des appareils moins bruyants – en d'autres mots, la réduction du bruit à la source – ce qui explique en grande partie cette évolution positive.

Les mesures d'atténuation du bruit mises de l'avant par Aéroports de Montréal et ses partenaires contribuent également à la réduction de la nuisance sonore causée par le trafic aérien. L'introduction progressive d'une nouvelle génération d'avions (Chapitre 4) et la poursuite des efforts pour développer des mesures - d'atténuation du bruit à Montréal-Trudeau devraient se traduire par d'autres améliorations dans le futur.

ENJEUX DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Dans le cadre du schéma d'aménagement que la Ville de Montréal souhaite adopter, il est important de préciser les responsabilités de toutes les organisations liées au transport quant aux sources de bruit, de vibrations et de pollution atmosphérique.

Le schéma d'aménagement ne mentionne pas les sources de bruit, de vibrations et de pollution atmosphérique provenant du transport routier, du transport ferroviaire et des grandes installations industrielles.

Le schéma propose comme objectif de minimiser les niveaux de bruit et de vibration de même que la pollution atmosphérique dans les quartiers. Mais également d'éviter que des sources de nuisances se rapprochent d'usages sensibles et, inversement que des usages sensibles se construisent à proximité de sources de contraintes.

La question des vibrations n'est sujette à aucun encadrement spécifique par Transports Canada en ce qui concerne le trafic aérien. Il en va de même pour la pollution atmosphérique. D'où l'importance de déterminer la provenance et les sources de vibration de la pollution atmosphérique.

Les activités aéroportuaires étant de juridiction fédérale, il y a donc un enjeu de juridiction quant aux activités aériennes.

Cependant, ADM a toujours été soucieuse de la qualité de l'air et de la lutte à la pollution atmosphérique. À cet effet, elle a consenti à l'installation d'une station de mesure de la qualité de l'air sur le site aéroportuaire⁴. La tendance qui se dégage des données sur la qualité de l'air mesurée, pour la période de 2008 à 2011, montre une diminution du nombre de jours de mauvaise qualité de l'air à la station située à l'aéroport Montréal-Trudeau⁵.

Le renouvellement et l'amélioration de la flotte d'aéronefs, l'introduction du biocarburant en complément au carburant d'aviation traditionnel, l'usage accru d'énergies alternatives pour les équipements au sol, l'acquisition de véhicules électriques, les mesures d'efficacité énergétique des bâtiments, la navette aéroportuaire reliant l'aérogare Montréal-Trudeau au centre-ville et toute autre

⁴ Réseau de surveillance de la qualité de l'air
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7237,74495616&_dad=portal&_schema=PORTAL

⁵ Bilan environnemental. Qualité de l'air à Montréal, 2011, Direction de l'environnement et du développement durable : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/Bilan_RSQA_2011.PDF

initiative favorisant le transport collectif sont toutes des mesures qui contribueront à maintenir une qualité de l'air acceptable et à réduire les émissions de GES.

La poursuite de la mise en œuvre de son programme d'efficacité énergétique et de réduction des émissions de GES ainsi que les initiatives des divers partenaires de l'industrie aéronautique permettront à Aéroports de Montréal d'assurer une bonne maîtrise de cet enjeu environnemental.

Quant à l'objectif d'éviter que des sources de nuisances se rapprochent d'usages sensibles ADM publie chaque année les courbes de bruit NEF. Les projections des courbes sonores pour les 20 prochaines années sont publiées dans le plan directeur. Ce plan est notamment soumis au processus de consultation et au Comité consultatif communautaire qui impliquent les municipalités riveraines de l'aéroport.

NEF 30

Évaluation du bruit au Canada

Le gouvernement canadien a développé la méthodologie des NEF pour évaluer l'impact du bruit aérien pour les populations avoisinantes de l'aéroport. Il faut faire une distinction entre « entendre le bruit des avions » et « subir des nuisances sonores provenant des avions ».

Méthodologie disponible sur le site Web de Transports Canada à :
<http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/publications/tp1247-menu-1418.htm>

Selon la dernière publication de la courbe NEF 30, la superficie de l'empreinte sonore de Montréal-Trudeau en 2012 était de 17,8 km², elle a donc diminué de 57,7 % par rapport aux 42,2 km² enregistrés en 1995.

La population demeurant sous cette courbe a diminué de 92,8 % durant cette même période, passant de 39 421 à 3 626 personnes.

Rappelons que la NEF est un outil de planification du territoire, référence TP 1247. Il mentionne clairement qu'il ne devrait pas y avoir de nouvelles constructions dans la zone NEF 30 à moins de respecter les conditions du TP 1247. Au Canada, l'insonorisation des maisons n'est généralement pas considérée comme une mesure efficace d'atténuation du bruit puisque les maisons doivent déjà répondre à des normes d'isolation thermique ce qui augmente l'insonorisation des résidences.

Impact du trafic aérien à Montréal

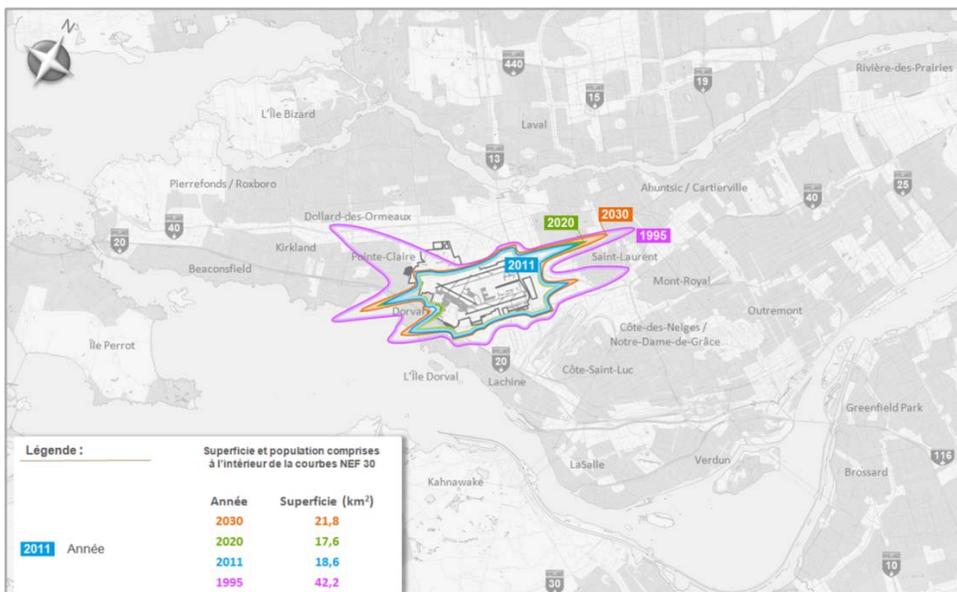
Selon une étude réalisée par la direction de la santé publique de Montréal et publiée dans le *Canadian Journal of Public Health*⁶, en utilisant la norme d'atténuation de bruit de l'OMS (-21 dB(A)) personne dans la région métropolitaine n'est affecté par les activités aéroportuaires.

*In the scenario using a 21 dB(A) sound attenuation (norme de l'OMS), on average, **no one would be subjected to one or more additional awakenings per night due to aircraft noise.***⁷

CONCLUSION

ADM appuie la volonté exprimée dans le schéma d'aménagement de régir l'occupation du territoire dans le respect du TP-1247. ADM rencontre régulièrement les municipalités et les arrondissements pour les sensibiliser aux enjeux liés au développement résidentiel à proximité de l'aéroport. Le schéma d'aménagement devrait également engager les municipalités et les arrondissements à restreindre les développements dans les axes de pistes.

Les projections de la courbe NEF démontre que la courbe de bruit demeurera stable au cours des prochaines décennies.



⁶ REVUE CANADIENNE DE SANTÉ PUBLIQUE • VOL. 103, NO. 4 pp. 293-296

⁷ Réf. Organisation mondiale de la santé 2009 (Night Noise Guidelines for Europe, p.XIV)

La gestion du climat sonore est une préoccupation constante. En plus d'élaborer le plan de gestion du climat sonore, la Société assure également le suivi des infractions, le traitement et l'analyse des plaintes relatives au bruit.

Au cours des dernières années, ADM a amélioré ses outils d'information destinés aux résidents. À cet effet une infolettre et des avis dans les médias sont publiés lors de changements opérationnels liés à des travaux qui entraînent des fermetures ou des modifications à l'assignation des pistes.

Les améliorations techniques ont permis une grande réduction du bruit dans la dernière décennie. L'arrivée des avions de chapitre 4 contribuera notamment à de nouvelles améliorations.

ADM sensibilise régulièrement les transporteurs aériens à l'enjeu de la gestion du climat sonore et une attention particulière est portée pour les opérateurs d'avions les plus bruyants

À cet effet, ADM assure un suivi rigoureux des demandes d'exemptions et transmet systématiquement à Transports Canada tous les cas où une irrégularité présumée est observée.

De concert avec le comité consultatif sur le climat sonore, ADM continue d'investir des efforts soutenus pour améliorer le climat sonore tout en assurant le développement de l'aéroport Montréal-Trudeau pour le bénéfice de la collectivité montréalaise.