



Mémoire de Projet Montréal sur l'accroissement des vols directs internationaux

Mémoire présenté à la Commission permanente sur
le développement économique et urbain et l'habitation

Dans le cadre de la consultation « Favoriser l'accroissement des vols directs
internationaux, une façon de contribuer à l'essor économique de Montréal »

Le 20 octobre 2014

Table des matières

Remerciements	3
Présentation de Projet Montréal	3
Introduction	4
Vols directs vers l'international d'Aéroports de Montréal	4
Faciliter l'accès à l'aéroport	5
Réduire les nuisances sonores	6
Conclusion et recommandations	10
Références	11

Remerciements

Projet Montréal désire remercier la Commission permanente sur le développement économique et urbain et l'habitation ainsi que son président, monsieur Giovanni Rapana, d'avoir accepté de recevoir ce mémoire.

Présentation de Projet Montréal

Fondé en 2004, Projet Montréal est le parti municipal qui propose à la population de Montréal une autre façon de vivre en ville, centrée sur la qualité de vie de la population qui y habite et garante d'une économie prospère et équitable, fondée sur le respect de toutes les communautés, de l'environnement et de la capacité de payer des citoyens. Projet Montréal compte 28 élus et forme l'opposition officielle à la Ville de Montréal.

Projet Montréal considère que la relance durable de la métropole passe, entre autres, par un investissement massif dans les transports collectifs et en favorisant le transport actif. Projet Montréal mise également sur l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers montréalais, par la mise en valeur de l'espace public, l'amélioration des espaces verts, la sécurisation des rues locales et la vitalité des commerces de proximité.

Introduction

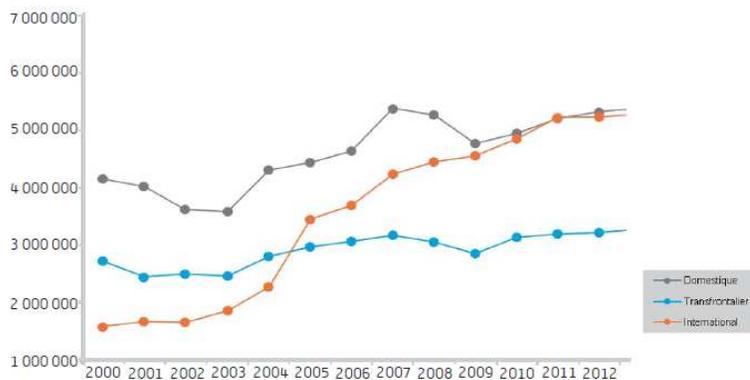
La Commission permanente sur le développement économique et urbain et l'habitation a eu le mandat de consulter la population montréalaise sur les moyens pour accroître les vols directs internationaux à Montréal à la suite d'une motion déposée au conseil municipal, le 24 février 2014, par M. Marvin Rotrand de Coalition Montréal et appuyé de M. Richard Guay de l'équipe Denis Coderre pour Montréal qui sous-tendait une mauvaise performance d'Aéroports de Montréal en termes de vols directs vers l'international.

Vols directs vers l'international d'Aéroports de Montréal

Le Service du développement économique de la Ville de Montréal et une étude du groupe KPMG-SECOR ont démontré que la principale prémisse de la motion de messieurs Rotrand et Guay était mal avisée. Aéroports de Montréal a surpassé les aéroports des villes de Toronto et de Calgary pour la croissance des vols à l'international au cours de la période 2000-2012.

ÉVOLUTION DU TRAFIC AÉROPORTUAIRE ► MONTRÉAL-TRUDEAU

Trafic passagers 2000-2012



Croissance de 57,2 % du trafic à Montréal-Trudeau entre 2003 et 2013

Cette croissance a été de 46 % pour Toronto et de 25,5 % pour Vancouver

Le trafic international a été le moteur de croissance de Montréal-Trudeau

L'étude produite par le groupe KPMG-SECOR démontre que Montréal est bien desservie en termes de vols internationaux : « grâce au dynamisme d'Aéroports de Montréal (ADM) pour convaincre les transporteurs, la desserte aérienne s'est considérablement enrichie au cours des 10 dernières années, passant de 30 destinations internationales à 75, ce qui représente une augmentation de 150 %. Durant cette même période, le taux de croissance annuel moyen des passagers était de 4,6 % et celui des voyageurs internationaux était de 9,8 %. En se basant sur la liste des 123 villes mondiales les plus influentes, l'étude précise que Montréal occupe le 2^e rang au Canada et le 5^e en Amérique du Nord en termes de destinations directes »¹.

Projet Montréal souhaite profiter de cette consultation publique pour souligner son appui à l'accroissement des vols directs internationaux, s'il ne se fait pas au détriment de la qualité de vie des résidents montréalais, par l'amélioration de l'accès à l'aéroport et par l'amélioration des pratiques de gestion des nuisances sonores.

Faciliter l'accès à l'aéroport

Projet Montréal partage les préoccupations du président-directeur général d'Aéroports de Montréal, M. James Cherry, qui s'est montré agacé par les propos de la motion qui blâmaient le gouvernement fédéral pour le manque de vols directs entre la métropole et des destinations étrangères. Il incite plutôt les élus montréalais à mettre la main à la pâte. « La Ville de Montréal n'a pas fait beaucoup pour nous aider à avoir plus de vols internationaux. [...] La Ville parle, mais ne fait rien de constructif. Ils ont un manque de compréhension des enjeux. Ils manquent de connaissance des faits », a-t-il dit.

Projet Montréal considère, comme Aéroports de Montréal, que la meilleure façon pour la Ville de Montréal d'aider Aéroports de Montréal est de faciliter l'accès du site de l'aéroport Montréal-Trudeau en augmentant le service de la ligne 747 et en étudiant la possibilité de nouveaux liens directs avec d'autres lignes d'autobus. Malheureusement, c'est le contraire qui s'est produit sous l'administration Coderre puisque le service d'autobus sur la ligne 747 à destination de l'aéroport Montréal-Trudeau a été réduit.

Nous croyons aussi que la Ville de Montréal devrait réaliser le 2^e chantier du Plan de transport de Montréal qui proposait, en 2009, un lien en transport collectif en site propre entre le centre-ville et l'aéroport international Montréal-Trudeau.

Dans le Plan de transport, l'importance d'améliorer l'accessibilité à l'aéroport est clairement stipulée : « Montréal reconnaît le rôle primordial de l'aéroport international Montréal-Trudeau dans sa stratégie de développement économique. L'offre en transport en commun desservant l'aéroport est actuellement très limitée et elle est

¹ Aéroports de Montréal (2014); *Étude de la qualité de la desserte aérienne de Montréal*.

tributaire de la congestion routière dans l'environnement immédiat de l'aéroport et surtout, le long des axes autoroutiers. L'aéroport international Montréal-Trudeau représente une des principales portes d'entrée du Canada et, à ce titre, doit bénéficier d'une accessibilité de niveau international, d'autant plus que les activités aériennes sont appelées à connaître une croissance soutenue au cours des prochaines années, passant de 12 millions de passagers en 2007 à 16,4 millions en 2016². »

Une première étude d'achalandage, réalisée en 2005, a estimé le potentiel à plus de 2,4 millions de passagers aéroportuaires par année en 2016, sans compter les déplacements des employés. Ce projet constitue par ailleurs une occasion pour améliorer le paysage urbain et le design sur ce parcours afin de marquer positivement l'arrivée des voyageurs à Montréal. Dans le cadre d'une phase ultérieure, ce projet offrira l'opportunité d'améliorer le service de train entre le centre-ville, l'aéroport et l'ouest de Montréal. Ce projet sera bénéfique non seulement pour les usagers de l'aéroport, mais également pour les résidents, les employés et les employeurs de l'ouest de Montréal. Le projet devait être réalisé en 2014.

Nous croyons que ce projet devrait être jumelé à ceux du pont Champlain et du boulevard Pie-IX afin de développer un réseau intégré et cohérent de mode de transport collectif intermédiaire, par exemple un tram-train, dans la région métropolitaine de Montréal.

Aéroports de Montréal devrait également analyser la possibilité d'offrir des stationnements réservés pour les véhicules en libre-service. Ce nouveau service permettrait de réduire l'espace nécessaire pour le stationnement pour les déplacements motorisés à destination de l'aéroport Montréal-Trudeau.

La Ville de Montréal devrait finalement jouer un rôle de leader dans les différents chantiers autoroutiers du gouvernement du Québec pour faciliter les accès routiers de l'aéroport comme les travaux du rond-point Dorval, du complexe Turcot et dans un avenir proche de l'échangeur Saint-Pierre.

Réduire les nuisances sonores

Projet Montréal croit que l'accroissement des vols directs à l'international ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie des résidents montréalais.

² Ville de Montréal (2014); *Plan de transport de Montréal*.

L'Agence de la santé et des services sociaux du Québec énumère, dans un avis de santé publique, les risques sanitaires associés au bruit des mouvements aériens à l'aéroport Montréal-Trudeau, comme la gêne, la perturbation du sommeil et l'hypertension³ :

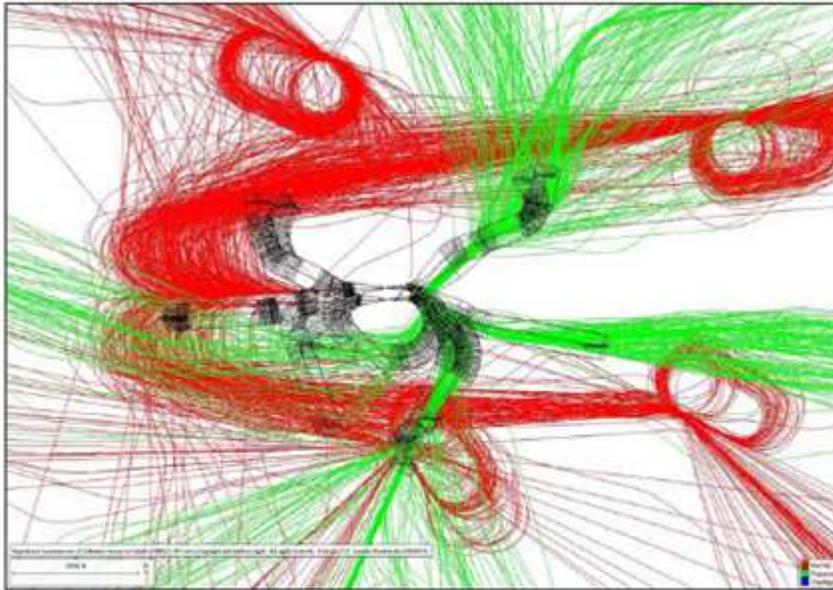
« L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a publié deux rapports sur le bruit. Le premier, en 1999, présentait les lignes directrices sur le bruit environnemental. Dans ce rapport, l'OMS propose que les niveaux de bruit environnemental moyen ne dépassent pas 55 dB(A) le jour et le soir dans les secteurs résidentiels. Cette valeur de 55 dB(A) est considérée comme intérimaire puisqu'elle correspond tout de même à une gêne importante, une gêne modérée étant observée à partir de niveaux journaliers de 50 dB(A). Dix ans plus tard, l'OMS a publié des lignes directrices pour le bruit environnemental de nuit. L'OMS propose 40 dB(A) comme cible idéale à atteindre puisque des effets néfastes pour la santé se manifestent à des niveaux aussi bas que 40 dB(A) ».

« En appliquant aux données recueillies par l'échantillonnage du bruit provenant de multiples sources sur l'île de Montréal effectué à l'été 2010, des huit sites d'échantillonnage situés près de l'aéroport, tous dépassaient le niveau recommandé par l'OMS le jour et sept le niveau recommandé la nuit. De plus, sur l'île de Montréal, selon une modélisation préliminaire, les niveaux de bruit sont élevés surtout près de l'aéroport et le long des axes routiers importants, et une étude récente effectuée à Montréal conclut aussi que les voies ferroviaires et les axes routiers sont des contributeurs importants au bruit environnemental près de l'aéroport. »

Aéroports de Montréal ne reconnaît pas les nuisances causées par des bruits de 55 dB (A). Aéroports de Montréal utilise plutôt la norme de 65 dB (A) fixée par Transports Canada et mentionne que les bruits captés aux stations de mesure ne dépassent qu'à certains endroits les 65 dB (A) et incommode seulement 3 000 personnes. Pourtant, une pétition contenant plus de 4000 signatures a été déposée à la Chambre des Communes par les Pollués de Montréal-Trudeau pour réclamer des mesures afin de corriger les nuisances qui se sont multipliées en périphérie de l'aéroport Montréal-Trudeau. Aéroports de Montréal devrait également collecter et diffuser des données brutes sur les niveaux sonores des quartiers sous les voies aériennes. D'autres villes rendent ces données publiques, de même que les traces radar comme l'aéroport d'Heathrow à Londres.

³ ASSS (2014); *Avis de santé publique sur les risques sanitaires associés au bruit des mouvements aériens à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau.*

Figure 16 - typical easterly operations



The NTK system is set up to automatically detect any aircraft track which deviates outside the NPR swathes below 4,000 feet. Figure 17 shows a number of typical track deviations on the 27R Dover NPR.

Projet Montréal croit que la Ville de Montréal doit exiger un moratoire sur les vols de nuit au-dessus de Montréal. Selon un article du journal *Le Devoir*, « Les avions une nuisance qui fait du bruit », paru le 29 septembre 2014, il y aurait 42 vols chaque nuit entre minuit et 7 h qui passeraient au dessus de Montréal. C'est tout à fait inacceptable.

Aéroports de Montréal devrait améliorer ses pratiques de gestion des nuisances sonores en s'inspirant des meilleures pratiques européennes et américaines et développer un plan de réduction des nuisances sonores comme l'aéroport international de Vancouver⁴. Les exemples ne manquent pas au niveau législatif et réglementaire⁵. En voici quelques-uns.

Aéroport de Londres Heathrow, Angleterre

Considéré comme l'un des aéroports les plus achalandés au monde, Heathrow a mis en place un moratoire strict pour empêcher les transporteurs d'atterrir la nuit. L'aéroport oblige les aéronefs à utiliser un système de descente particulier qui diminue de 30 % le bruit.

⁴ Vancouver international airport (2009); *2009-2013 Noise Management Plan for Vancouver International Airport*.

⁵ Brüel & Kjaer (2010); *Legislation, regulation and best practice in airport noise management*.

Aéroport international d'Auckland, Nouvelle-Zélande

L'aéroport doit verser l'équivalent de 200 000 dollars américains chaque année dans un Fonds destiné à la communauté riveraine qui est affectée par le bruit des avions⁶.

Aéroport de Genève, Suisse

En plus d'avoir un moratoire pour les vols de nuit et une surtaxe sur le bruit, l'aéroport de Genève a créé un service de lutte contre le bruit où il a récemment été décidé que tous les logements dans les zones riveraines de l'aéroport seraient insonorisés.

Aéroport de Chicago, États-Unis

L'aéroport de Chicago a investi plusieurs dizaines de millions dans un programme d'isolation acoustique des résidences.

Nous croyons finalement que la Ville de Montréal devrait profiter des 40 millions de dollars en taxes foncières qu'Aéroports de Montréal lui verse pour financer des initiatives visant la réduction des nuisances sonores des résidents à proximité.

⁶ Vancouver international airport (2013); *Noise management review of best practices*.

Conclusion et recommandations

Projet Montréal souhaite souligner son appui à l'accroissement des vols directs internationaux, pourvu qu'il ne se fasse pas au détriment de la qualité de vie des résidents montréalais. Pour ce faire, Projet Montréal considère qu'il faut améliorer l'accès à l'aéroport et les pratiques de gestion des nuisances sonores.

Nous croyons que la meilleure façon pour la Ville de Montréal de favoriser l'accroissement des vols directs internationaux est de faciliter l'accès du site de l'aéroport Montréal-Trudeau en augmentant la fréquence du service d'autobus 747, en réalisant un projet de transport collectif en site propre intégré et cohérent entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal et en assurant un leadership dans les travaux réalisés par le gouvernement du Québec pour améliorer les accès autoroutiers à l'aéroport, comme les travaux du rond-point-Dorval, la réfection du complexe Turcot et les travaux de l'échangeur Saint-Pierre, etc.

Projet Montréal croit qu'Aéroports de Montréal devrait s'inspirer des meilleures pratiques européennes et américaines en matière de gestion des nuisances sonores, notamment en mettant en place un moratoire strict pour empêcher les transporteurs d'atterrir la nuit et en créant un Fonds destiné à la communauté riveraine qui est affectée par le bruit des avions.

Références

Aéroports de Montréal (2014); *Étude de la qualité de la desserte aérienne de Montréal.*

Agence de la santé et des services sociaux (2014); *Avis de santé publique sur les risques sanitaires associés au bruit des mouvements aériens à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau.*

Bréchet et al. (2007); *Des instruments économiques pour la régulation des nuisances sonores autour des aéroports.*

Brüel & Kjaer (2010); *Legislation, regulation and best practice in airport noise management.*

Gouvernement du Canada (2014); *Règlement de zonage de l'aéroport international de Montréal.*

Vancouver international airport (2009); *2009-2013 Noise Management Plan for Vancouver International Airport.*

Vancouver international airport (2013); *Noise management review of best practices.*