

LA PRÉSIDENTE :

On sera très contents de vous revoir, merci beaucoup.

2255 **M. MICHEL MALETTO :**

Bien ça m'a fait plaisir, merci beaucoup, bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

2260

Bonne fin de journée, au revoir. Alors, nous revenons. Nous prenons une petite pause et nous revenons dans 15 minutes.

PAUSE

2265

M. MARTIN MASSE ET M. KARL BROCHU

ADM Aéroports de Montréal

2270

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bienvenue. Merci beaucoup d'être là, je vais vous demander, dans un premier temps, de vous présenter et de préciser l'organisation que vous représentez, s'il vous plaît.

2275

M. MARTIN MASSE :

Alors, bonjour, Martin Masse, vice-président affaires publiques, communications et durabilité.

2280 **M. KARL BROCHU :**

Bonjour, Karl Brochu, vice-président exploitation et développement aérien chez Aéroports de Montréal.

2285 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors bienvenue, encore une fois. Je vous précise que nous avons déjà lu l'opinion que vous avez soumise. Vous disposez de dix minutes pour présenter votre opinion, après quoi, les commissaires disposeront de dix minutes pour discuter avec vous.

2290

Est-ce que vous avez besoin que je vous indique les deux minutes, le moment où vous devez terminer ?

M. MARTIN MASSE :

2295

S'il vous plaît.

LA PRÉSIDENTE :

2300

Alors, je le ferai avec plaisir. Donc, la parole est à vous.

M. MARTIN MASSE :

2305

Bien merci beaucoup de nous recevoir, Madame la présidente, Madame la commissaire, Monsieur le commissaire. Donc, YUL Aéroport Internationale Montréal-Trudeau est le plus grand générateur de mouvement de l'île de Montréal et à titre de plaque tournante internationale, l'aéroport contribue significativement à la vitalité et au développement économique de la métropole.

2310 D'ailleurs, l'Institut du Québec le citait dans un rapport, comparant Montréal à 14 autres grandes villes de taille similaire et je les cite : « 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. », fin de la citation.

2315 Alors, à titre d'organisation impliquée dans sa collectivité, il est essentiel pour ADM 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 de piste, sont les principales préoccupations qui seront traitées dans notre témoignage.

2320 Nos recommandations porteront principalement sur les enjeux liés à l'ajout de secteurs résidentiels dans les axes de piste et le respect des limitations des hauteurs.

2325 Alors, qui est ADM ? Une corporation privée issue de sa communauté, sans capital-actions, c'est l'autorité aéroportuaire responsable de la gestion et de l'exploitation, du développement de YUL Aéroport Montréal Trudeau et d'YMX Aérocity Internationale de Mirabel, en vertu d'un bail conclu avec Transport Canada en 1992, venant à échéance en 2072.

2330 Nous sommes gouvernés par un conseil d'administration autonome formé de gestionnaires professionnels, indépendants. Nous ne recevons aucune subvention gouvernementale d'exploitation et finançons généralement nos projets d'infrastructures et autres à même nos fonds autogénérés et par l'émission d'obligations de dettes.

2335 Alors, qu'YMX à Mirabel est un aéroport tout cargo, mais particulièrement un pôle d'innovation avec la présence d'une industrie aérospatiale de calibre mondial. YUL, quand à lui, agit principalement comme plaque tournante du transport de passagers domestiques, transfrontaliers et internationaux.

YUL c'est quoi ? C'est 50 000 emplois soutenus au Québec, 6.8 milliards de PIB. Plus de 200 entreprises sur le site, c'est un véritable moteur d'activités économiques.

2340

Donc, jusqu'en 98, pour les vols commerciaux. En 2004, pour les vols qu'on appelait à l'époque nolisés. Le marché du transport aérien du Grand Montréal était divisé entre les deux plateformes. Cette division a largement contribué à réduire l'attractivité de Montréal pour les transporteurs internationaux. Il a fallu des décennies pour rattraper le retard que cette situation a occasionné.

2345

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

2350

En matière de gestion du climat sonore, notre 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 ce qu'on appelle la signature acoustique, plutôt que le poids des aéronefs pour restreindre les opérations nocturnes.

2355

Le nouveau système proposé accélèrera le renouvellement des flottes d'avions à YUL, puisqu'on priorisera les avions de nouvelles générations qui sont plus performants, tant au niveau acoustique, écologique, économique et donc en termes d'émission de gaz à effet de serre.

2360

Historiquement, 1^{er} septembre 1941, l'Aéroport de Dorval est inauguré, rapidement classé comme aéroport international. Aujourd'hui, deux pistes parallèles, la piste nord qui est opérée depuis le début, 1941, prolongée dans les années 50. Et la piste Sud depuis 1958.

2365

Contrairement à bien des grandes villes où on priorise le développement industriel 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 de trajectoires aériennes.

2370 Alors, la gestion du climat sonore pour nous, c'est une responsabilité partagée, parce qu'autour des aéroports, cette gestion-là est régie au Canada par la Loi sur l'aéronautique et le Règlement de l'aviation canadienne.

2375 Les critères acoustiques d'utilisation, les procédures d'atténuation du bruit spécifiques à chaque aéroport, sont approuvées par le fédéral et publiés dans le manuel qu'on appelle le Canada Air Pilot, et le Supplément de vol Canada.

2380 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.

2385 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.

2390 Alors, quels sont les organismes ou les entités qui se partagent cette responsabilité ? D'abord il y a NAV Canada qui est responsable de la prestation de service de navigation aérienne, donc les contrôleurs aériens.

2395 Les transporteurs, évidemment, qui sont responsables des opérations de leurs vols, de l'acquisition des flottes aériennes et du respect des procédures et horaires de vol à YUL, et bien sûr, les municipalités riveraines de YUL, dont la Ville de Montréal qui siège à notre communauté consultatif sur le climat sonore.

Ce comité constitue un forum efficace d'échange d'informations, de discussions et de consultations sur toutes questions relatives au climat sonore et particulièrement sur toutes propositions de changement aux critères acoustiques d'utilisation et aux procédures d'atténuation du bruit.

2400

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

2405

Maintenant, le nombre de mouvements, parce qu'on entend beaucoup de choses. Vous savez, YUL a repris et même dépassé son achalandage pré-Covid, même que c'est le grand aéroport ayant la plus grande croissance au Canada.

2410

Mais ce qu'il est faux de dire, en fait, c'est qu'il n'y a plus d'adéquation entre le nombre de passagers et le nombre de mouvements, ça ne s'applique pas à YUL. En effet, YUL connaît donc une importante croissance du nombre de destinations, ainsi que du nombre de passagers, mais ça ne se reflète pas dans le nombre de mouvements.

2415

Je vous donne deux exemples. En 1967, pour 5 millions de passagers, 240 000 mouvements. En 2023, donc l'an dernier, 21 millions de passagers, donc plus de quatre fois plus, pour 200 000 mouvements, donc 20 % de moins de mouvements.

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

2420

Le modèle de croissance de YUL est davantage axé sur l'international. Donc, ça fait en sorte qu'il y a des avions qui ont de plus grandes capacités, qui ont des améliorations technologiques à la fine pointe et qui sont plus performants au niveau acoustique.

2425 Alors, maintenant, comment qu'on concilie 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.

2430 D'abord, le climat sonore et ensuite, la limitation pour les hauteurs. Alors, du côté du climat sonore, les citoyens, principalement ceux résidant dans les axes de piste, sont susceptibles d'être affectés par le survol des avions.

2435 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.

Premièrement, chercher à éviter de construire de nouvelles habitations sur les trajectoires aériennes situées dans les axes de piste. Et si la décision de construire est maintenue, on doit alors mitiger par différentes mesures – dont des exigences en matière d'insonorisation – mais également, on doit s'assurer d'informer adéquatement les futurs résidents.

2440 L'octroi de permis de construction d'édifices résidentiels sur ces terrains devrait être assorti de mesures de mitigation, notamment en matière d'insonorisation. D'ailleurs, l'arrondissement Saint-Laurent a adopté en 2015 de telles mesures. D'autres villes dans le monde ont également adopté de telles mesures.

2450 Sur les 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 à Transports Canada pour s'assurer que les plans d'aménagement n'ont pas d'incidence sur la sécurité aérienne, il n'existe aucune obligation légale.

2455

Alors, avec l'intensification des développements immobiliers dans la région, nous craignons que certains développements puissent affecter la continuité des opérations, ça arrive ailleurs au Canada. Alors, le Plan d'urbanisme et de mobilité devrait donc tenir compte des ces limitations.

2460

Et je veux aussi vous parler de mobilité. Alors de nombreux projets de mobilité sont en élaboration et des connexions avec les aéroports sont évaluées. A titre d'exemple, le grand Sud-Ouest.

2465

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

2470

Alors, déjà on aura la station du REM en 2027, mais ce que nous croyons, c'est que nous devons constituer un pôle d'intermodalité plus près de l'autoroute 20, donc près du rond-point Dorval, où l'éventuel TGF, les trains de VIA, le grand Sud-Ouest, les trains d'EXO, les autobus de la STM devraient se retrouver.

2475

Alors, essentiellement ce qu'on dit, c'est que minimalement le PUM 2050 devrait au moins reprendre des recommandations de ce qui était déjà inclus dans le plan d'urbanisme de 2004 de la Ville à ce moment-là. Et malheureusement, plusieurs de ces recommandations-là du plan d'urbanisme ne font pas partie de la version qui est devant nous aujourd'hui.

2480

Alors, en conclusion, YUL est là depuis 80 ans, c'est un acteur clé pour le développement économique. C'est 45 millions de dollars d'enjeu de taxes. Si on ajoute les entreprises, on est à 100 millions d'enjeu de taxes. On assure des liaisons directes partout dans le monde, on est impliqué dans la collectivité. C'est des entreprises, c'est des emplois, c'est 60 000 déplacements vers la plateforme.

Nous, on pense que Montréal doit être fière de la plateforme qu'est devenue YUL et donc, il est impératif que la Ville de Montréal, dans sa vision 2050, tienne compte de la présence d'un aéroport international. Merci.

2485

LA PRÉSIDENTE :

Merci, vous me sauvez la vie, parce que j'ai des grands signes derrière, alors. Alors, première question, en fait, je reviens aux six recommandations que vous souhaiteriez voir incluses à nouveau dans le PUM, dans le projet de PUM. Surtout la 4 : « Cohabiter avec l'aéroport. Donc, instaurer un mécanisme visant la signature d'une entente pour les acheteurs des nouveaux développements résidentiels reconnaissant la présence de l'aéroport et des potentielles externalités que peuvent générer un tel équipement. »

2490

2495

Qui fait signer quoi à qui ?

M. MARTIN MASSE :

Alors, et ça existe dans certaines anciennes villes devenues arrondissement depuis. Essentiellement, la question c'est : comment peut-on s'assurer qu'un nouvel acheteur ou même un locataire soit conscient qu'il est ou qu'elle est sous un corridor aérien ?

2500

Alors, dans le fond, le mécanisme, on ne le définit pas. L'objectif c'est vraiment l'information. Est-ce que c'est dans le cadre de l'acte notariée, est-ce que c'est dans le cadre de la publication, de l'affichage par exemple, de la vente d'une maison ? Est-ce que ça devrait être une clause qui est mentionnée ?

2505

On n'hésite pas à mentionner la proximité d'une école ou d'une station de métro, mais souvent, on ne mentionne pas que l'aéroport est à proximité.

2510

Alors, ce qu'on dit, c'est qu'il faut trouver une façon d'outiller le citoyen aspirant acheteur pour qu'il sache bien au moment où il fait l'achat, au moment où il signe son bail, qu'il est potentiellement dans un corridor aérien.

2515 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, ici on parle essentiellement d'information ?

2520 **M. MARTIN MASSE :**

Bien, tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

2525 Essentiellement. Donc, il n'y a personne qui est protégé de quoi que ce soit, là, c'est...

M. MARTIN MASSE :

2530 Bien c'est-à-dire qu'ensuite, est-ce qu'un particulier qui fait l'achat d'une maison et qui n'a pas eu connaissance par le vendeur qu'il est sous un corridor aérien, pourra tenter de faire valoir ses droits ?

2535 Mais nous, ce qu'on dit, c'est que si on veut protéger le nouveau résident ou l'aspirant résident, celui-ci doit être informé au maximum.

2540 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Vous avez aussi parlé tout à l'heure de signature acoustique. Est-ce que vous pourriez nous expliquer de quoi il s'agit ?

2545 **M. KARL BROCHU :**

2550 Je peux y aller. Donc, au niveau d'un aéronef, puis on parle de comment on va gérer le climat sonore dans le futur, donc plutôt par la signature acoustique que par le poids. Historiquement, Transports Canada dans les règles, nous permet de faire une ségrégation de qui peut voler entre telle heure et telle heure, en fonction du poids de l'aéronef, parce que dans les vieilles générations d'aéronefs, plus l'avion était pesant, plus il faisait du bruit.

2555 Ce n'est plus vrai aujourd'hui. Avec l'évolution de la technologie, l'évolution des moteurs, l'évolution même de, au niveau du fuselage, donc il peut y avoir des avions plus pesants qui font moins de bruit puisque ce sont des avions récents.

2560 Donc, dans le fond, on voudrait pouvoir faire la ségrégation, en fait, ce qu'on est en train de planifier, c'est gérer le climat sonore par l'effet sonore que les avions font et non pas par le poids qu'ils ont puisque c'est un petit peu... c'était vrai il y a quelques années, mais ce n'est plus vrai.

LA PRÉSIDENTE :

2565 Ça, vous avez besoin de la collaboration des différentes compagnies aériennes, je suppose, non ?

M. KARL BROCHU :

2570

Oui, tout à fait. Tout à fait. Donc, on l'a dit, c'est une responsabilité partagée la gestion du climat sonore, donc si on change notre façon, et c'est notre plan d'action de changer notre façon de gérer le climat sonore, il faut le déposer à Transports Canada.

2575

On est d'ailleurs actuellement en consultation avec toutes les parties prenantes pour pouvoir déposer notre plan à la fin de cet automne à Transports Canada. Et une fois approuvé, on pourra le déployer dans les prochaines années.

LA PRÉSIDENTE :

2580

Ah, merci. J'ai une autre question, mais je vais laisser mes collègues poser leurs questions et on verra si on a encore du temps. Christian ?

LE COMMISSAIRE :

2585

Oui. J'ai vu que vous associez, donc, bien je présume que vous associez la direction des vents ou le changement de direction des vents qu'on pressent aux changements climatiques. Il doit certainement y avoir un lien entre les deux, je vais vous laisser intervenir là-dessus. Et est-ce que ces changements-là on peut anticiper un impact sur le climat sonore et également un impact sur le citoyen acheteur éventuellement. Donc, les vents finalement, est-ce que ça peut avoir un impact sur toute la chaîne ?

2590

M. KARL BROCHU :

2595

La réponse c'est oui. Donc, de quelle façon ça va évoluer, puis on n'est ni un, ni l'autre, là, des scientifiques de la météo, mais ce qu'on s'aperçoit avec les statistiques qu'on a

– puis on l'a mis dans le mémoire – historiquement, 70 % des vents dominants proviennent de l'ouest. Donc, les avions qui vont décoller ou atterrir vont le faire face à l'ouest.

2600 Ce qu'on s'est aperçu dans les dernières années, puis je vous dirais probablement dans les quatre dernières années, c'est qu'on dirait que l'historique n'est plus suivi. Donc, ce pourcentage-là diminue.

2605 Ce qui veut dire qu'il y a un plus grand pourcentage de vents qui viennent de l'est et ça veut nécessairement dire que les avions qui vont atterrir et décoller en plus grand nombre, vont survoler d'autres municipalités, hein. C'est soit le secteur de, je vais dire Dorval, Pointe-Claire, Saint-Laurent. Sinon, on est plus vers Ahuntsic, donc on est plus vers la ville, vers le centre de la ville.

2610 Donc, effectivement ça va affecter les citoyens différemment, mais aujourd'hui, on n'a pas de données qui nous prédisent que dans cinq ans ou dans dix ans le pourcentage va avoir varié. Cette étude-là, à notre connaissance, elle n'existe pas encore.

M. MARTIN MASSE :

2615 Mais quand on dit d'autres municipalités, c'est au niveau de la fréquence, parce qu'on n'a pas changé les corridors...

M. KARL BROCHU

2620 ... Oui, on ne change pas les corridors. Merci, tout à fait.

LE COMMISSAIRE :

2625 C'était l'autre question. Les corridors ne sont pas modifiés ?

M. MARTIN MASSE :

Non.

2630

M. KARL BROCHU :

Non, pas du tout.

LE COMMISSAIRE :

2635

Est-ce que donc ça a un impact sur la proposition 4 qui est d'implanter des, ce que notre présidente parlait, les ententes entre acheteurs, citoyens acheteurs et les promoteurs ?

M. MARTIN MASSE :

2640

Non, puisque les corridors aériens sont les mêmes depuis 80 ans.

LA COMMISSAIRE :

2645

Je vais vous amener sur le point de la carboneutralité, parce que vous nous avez bien expliqué que vous avez diminué le nombre de mouvements, mais que les passagers ont augmenté à cause que vous avez de plus gros avions maintenant, avec une capacité plus grande de passagers.

2650

Donc, votre modèle de croissance est axé sur les avions de grandes capacités, puis comment vous conciliez ça avec l'augmentation de passagers avec l'objectif de carboneutralité de la Ville de Montréal ?

2655 **M. MARTIN MASSE :**

Alors, on est très, très fiers d'être l'aéroport qui émet le moins de GES au Canada. Déjà aujourd'hui. Nous avons un plan de durabilité qui est très, très robuste qui prévoit ce que nous avons appelé la carboneutralité versus net zéro carbone. Donc, la carboneutralité en 2660 2030 où nous aurons réduit par rapport à 2010 nos émissions de 86 %.

Alors, on parle évidemment d'émissions portée 1, portée 2. Au niveau de la portée 3, on est très, très fiers d'avoir investi plus de 500 millions de dollars pour l'éventuelle station du REM, c'est payé par ADM. C'est la seule station qui n'est pas dans l'entente avec la Caisse 2665 de dépôt et les gouvernements. Justement, non seulement pour évidemment bien servir la clientèle, mais également pour réduire les émissions de scope 3 sur, en fait, comment nos passagers et nos employés arrivent sur la plateforme.

Ensuite, le renouvellement de flotte, il faut comprendre qu'environ 25 % 2670 présentement, des vols, se font avec des appareils de nouvelle génération, dont plusieurs d'ailleurs sont bâtis à Mirabel avec le A220.

L'industrie – maintenant je sors de l'aéroport – mais l'industrie s'est donné un objectif de carboneutralité en 2050. Cet objectif-là sera rempli que si le carburant d'aviation durable 2675 est fourni sur, en fait, je devrais dire au Canada, parce que présentement, on a un retard dans tout le pays sur la production de, ce qu'on appelle de SAF, dans le langage, donc le carburant d'aviation durable.

Donc, ça c'est la première étape. Pourquoi ? Parce que l'avion qui vole aujourd'hui, 2680 est déjà certifié pour voler avec 50 % de SAF dans son réservoir. Alors, la façon la plus rapide de réduire l'émission de GES c'est en produisant donc ce carburant-là.

2685

Et à plus long terme, ADM est engagé, avec entre autres Airbus et ZeroAvia, deux, évidemment Airbus on les connaît, ZeroAvia qui sont britannique, on est présentement en train de faire une étude sur toute la question de l'hydrogène. Alors, comment la plateforme aéroportuaire peut s'adapter à l'utilisation de l'hydrogène dans les avions ou dans certains grands équipements au sol, peut-être entre autres le déneigement, ou des choses comme ça. Donc, on est déjà à ce niveau-là dans les études.

2690

Donc, je vous dirais que c'est un peu – puis évidemment, il y a toute l'électrification du tarmac, alors on a de plus en plus, les petits véhicules que vous voyez, assis dans l'avion, là, de plus en plus, ils sont électrifiés. De plus en plus, nos autobus entre l'aérogare et les avions, sont électrifiés.

2695

De plus en plus, les navettes entre les stationnements et l'aérogare, sont électrifiées. Donc, on a des objectifs très clairs dans notre plan de durabilité jusqu'en 2030 pour une électrification de l'équipement au sol. Le résiduel, ce sera beaucoup les équipements de déneigement où là on est, on fait un peu, c'est un peu différent qu'ailleurs au Canada, on a des réalités climatiques et on s'inspire de ce qui se fait ailleurs dans le monde. Mais je vous dirais que c'est peut-être les derniers équipements qui seront plus difficile à rendre carboneutre.

2700

LA COMMISSAIRE :

2705

À votre décharge, c'est seulement six mois par année, pour déneiger ?

M. MARTIN MASSE :

2710

Oui, oui, tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

2715 Alors, j'avais une autre question, mais malheureusement on m'indique qu'il faut
couper. Alors, merci beaucoup d'avoir pris tout ce temps-là pour venir discuter avec nous et
d'avoir, de nous avoir proposé votre opinion. Alors, je vous souhaite une bonne fin de
journée, au revoir.

M. MARTIN MASSE :

2720 Merci pour l'opportunité.

M. KARL BROCHU :

2725 Merci.

Mme SHAEN JOHNSTON, citoyenne

2730

LA PRÉSIDENTE :

Un tout petit instant, je vais vous demander de vous identifier, s'il vous plaît et je crois
que vous vous présentez à titre de citoyenne. Alors, s'il vous plaît vous présenter.

2735

Mme SHAEN JOHNSTON :

Shaen Johnston.

2740